

*Hansa*



HARVARD LAW LIBRARY.

Received

*June 9, 1900*





# „Hansa“

Deutsche Nautische Zeitschrift.



---

**Jahrgang 1899.**

---

Druck und Verlag  
von  
**Eckardt & Messtorff,**  
Buch-, Land- und Seekarten-Handlung.  
Hamburg, Steinhöft 1.

*Rec. Jan. 9, 1901.*

# Inhalts-Verzeichniss

(„Hansa“ Deutsche nautische Zeitschrift.)

A.	Seite		Seite
Abweichung, Verwandlung in Längenunterschied .....	294	Briefkasten: Wann fängt das neue Jahrhundert an?...	288
Aden, Der Hafen von .....	465	Abbreviaturen in Frachtenberichten .....	528
»Adria«, Ungarische D.-G., Jahresbericht .....	166	Brieftaubendienst, Der, auf See .....	178
Alters- und Invaliditätsgesetz der Seeleute, Ein englisches .....	604	Buenos Ayres, Hafenabgaben .....	99
Altonaer Handelskammer, Jahresbericht .....	235	»Bulgaria« .....	97, 169
Amberger Gasmachine, Die .....	228	Bureau Veritas, Generalregister 1899/1900 .....	524
Amerikanische Gesetze z. Einschränk. d. Einwanderung 519, 615 .....	602	Büchersaal: Predigtbuch für S. M. Schiffe 11. — Voll-	
Amerikanische Handelsmarine, Kritik .....	602	dampf voraus! 23. — Englischer Kanal	
Amerikanisches Seemannsschutzgesetz .....	135, 266, 326	60. — Nautisches Jahrbuch 60. — Ver-	
Amerikanische Seeschiffahrt in 1897 .....	14, 556	zeichniss der Leuchtfeuer aller Meere	
Amerikanischer Schiffbau .....	363, 383, 410, 506, 562	72. — Beitrag z. Geschichte d. Deutschen	
Amerikanische Werften, Schiffbaumaterial-Mangel .....	410	Nautischen Vereins 76. — Der Krieg um	
Amsterdam, Entwicklung in 1898 .....	577	Cuba 96. — Deutscher Seefischerei-Almanach	
Antwerpen, Hafenverkehr in 1898 .....	45	96. — Schlaglichter auf das Mittelmeer 106.	
Antwerpener Hafenerweiterung .....	427	— Nautische, astronomische, logarithmische	
» Quaianlagen .....	254, 465, 555	und meteorologische Tafeln 107. — Die	
» Quaeinsturz .....	251	Deutsche Marine 144. — Kalender und	
Arbeiterschutzgesetzgebung im Schiffahrtsbetriebe .....	468	Uhren am Ende des XIX. Jahrhundert 144.	
Archangel, Schiffahrt im Frühjahr .....	371	— Der Einfluss der Seemacht auf die	
Arcona-Feuer, Qualität .....	601	Geschichte 192. — Neues Handbuch der	
Argentinien, Schiffahrtsverhältnisse .....	607	Schiffahrtskunde 221. — Leuchtfeuer und	
»Argo«, Bremer D.-G., Jahresbericht .....	154	Schallsignale der Erde 239. — Clementine	
Asiatische Küstenfahrt-Gesellschaft, Jahresbericht .....	190	276. — Sternkarten 276. — Zinszahlen-	
Ausbildung, Die practische, englischer Seeleute .....	195	Tabelle 276. — Abhandlungen aus dem	
» Die theoretische, englischer Seeleute .....	194, 198	Gebiete des gesammten Schiffbauwesens	
Ausländische Seeleute auf britischen Schiffen .....	194	300. — Segelhandbuch des Englischen	
Auswandererwesen, Bericht für Bremen .....	99	Canals 320. — Azimuth-Tabellen 324. —	
» » » Hamburg .....	314	Katechismus der Deutschen Kriegsmarine	
Auswanderung nach China, Warnung vor derselben .....	396	336. — Organisation und Dienstbetrieb der	
» über deutsche Häfen .....	58, 286, 421	Kaiserlich Deutschen Marine 372. —	
Auxiliarkreuzer verschiedener Nationen .....	94	Rangliste von Beamten der Kaiserlichen	
		Marine 384. — Leitfaden für den Unter-	
		richt d. Marineartillerie-Verwaltungspersonals	
		in der Elektrotechnik 384. — Lexikon der	
		Metall-Technik 396 und 444. — Handbuch	
		der Seemannschaft 444. — Die Etappen-	
		strasse von England nach Indien um das	
		Cap der guten Hoffnung 456. — Die gegen-	
		wärtige Eismeerfischerei und der Walfang	
		466. — Kleines Nautisches Jahrbuch 477.	
		— Hamburger Nautischer Kalender (1900)	
		503. — Wie führe ich mein Schiff über	
		See? 527. — Hübner's Geographisch-	
		statistische Tabellen (1899), 527. — Bilder	
		aus dem Hamburger Hafen 598. — Deutsch-	
		Nautischer Almanach 610. — Handels-	
		strassen- und Wasserverbindungen von	
		Hankau nach dem Innern von China 610.	
		— Jahrbuch des Deutschen Flotten-Vereins	
		610. — Um die Erde mit S. M. S. »Leipzig«	
		zur Flaggenhissung in Angra-Pequena 611.	
		— Ahoi! Deutsche Meereslyrik 611. —	
		Der »Nie genannte Steuermann« 611. —	
		Der Krieg in Süd-Afrika und seine Lehren	
		für Deutsch-Südwest-Afrika .....	623

B.	
Ballasträume, beschränkte, auf modernen Dampfern ....	274
Baumwoll-Ladung, Entzündungen .....	172
Befuerung des Rothen Meeres .....	229
»Belgica«, Mittheilung über die Südpolarexpedition .....	171, 251
Bemannung der Elbeflussfahrzeuge .....	418
» deutscher Handelsschiffe .....	302
Bergelohnsfall, Ein .....	93
Bergungsgesetze verschiedener Länder .....	138
Binnenschiffahrt, Die deutsche, in französischer	
Beleuchtung .....	572
Blohm & Voss, Jahresbericht .....	406
Bootsaussetzvorrichtung von Gebr. Klencke, Hemelingen .....	51
Bordeaux, Hafenverkehr in 1898 .....	45
Bourgogne — Cromatysire, Spruch d. Admiralitätsgerichts .....	50
Bouvet-Insel, Deutsche Tiefseexpedition .....	155
Brake, Seeverkehr in 1898 .....	45
Brand eines russischen Seglers in Batavia .....	122
Bremen und Weserhäfen, Seeverkehr .....	57, 175, 271, 395
Bremer Seemannsamt, Jahresbericht .....	83

## B.

Ballasträume, beschränkte, auf modernen Dampfern ....	274
Baumwoll-Ladung, Entzündungen .....	172
Befeuern des Rothen Meeres .....	182, 229
»Belgica«, Mittheilung über die Südpolarexpedition .....	171, 251
Bemannung der Elbflossfahrzeuge .....	418
» deutscher Handelsschiffe .....	302
Bergelohnsfall, Ein .....	93
Bergungsgesetze verschiedener Länder .....	138
Binnenschiffahrt, Die deutsche, in französischer	
Beleuchtung .....	572
Blohm & Voss, Jahresbericht .....	406
Bootsaussetzvorrichtung von Gebr. Klencke, Hemelingen .....	51
Bordeaux, Hafenverkehr in 1898 .....	45
Bourgogne — Cronatysire, Spruch d. Admiraltätsgerichts .....	50
Bouvet-Insel, Deutsche Tiefseexpedition .....	155
Brake, Seeverkehr in 1898 .....	45
Brand eines russischen Seglers in Batavia .....	122
Bremen und Weserhäfen, Seeverkehr .....	57, 175, 271, 395
Bremer Seemannsamt, Jahresbericht .....	83

	Seite
<b>C.</b>	
Canadische Dampferverbindung mit Europa .....	363
Canal, interoceanischer, geplant .....	579
» Moskau-Wolga- .....	538
» Ostsee-Schwarzes Meer .....	348, 562
» Rhône-Marseille-, projectirt .....	134
Capitän und Hausherr .....	396
Carolinen-, Palau- und Marianen-Inseln von Spanien erworben .....	266
China, Entwicklung des Handels .....	462
Chinesische Küstenschiffahrt, Die, in 1898 .....	315
Chronometer-Concurrenzprüfung, Die .....	374, 397
Classification für deutsche Schiffe .....	609
Collisionsgefahr im Hamburger Hafen .....	458
Collisionsverhütung, Warnungszeichen .....	93
Columbische Küstenfahrt und Cabotage .....	531
Consul, Berufs- oder Wahl-? .....	241
Consula und Schiffsführer, Verhältniss zu einander .....	256
Cook's Dauer-Proviand (1772/1775) .....	316
» erstes Schiffsjournal .....	502
Copenhagen, Schiffsverkehr .....	608
Cubanische Hafengebühren .....	147
» Handelsflotte .....	206
Cuba's wirthschaftlicher Aufschwung .....	5
Cunard, S.-S. Co., Jahresbericht .....	106

<b>D.</b>	
Dampfergrössenverhältnisse, Verschiedene .....	349
Dampferlinie, Eine neue, nach Westindien .....	347
Dampfschiffsbau in 60 Jahren .....	459, 559
Dampfer- und Seglerflotte der Welt .....	227
Dänische Kriegsschiffe zum Schutz der Fischerei .....	100
Danzig und sein Freihafen .....	170, 371
Deckslasten, Holz-, neue Bestimmungen für England .....	554
Decimal-System, in England befürwortet .....	279
Desertionen deutscher Seeleute im Auslande .....	91
Desertionsvergehen und seine Bestrafung .....	565
Deutsch-Amerikanische Petroleum A.-G., Jahresbericht .....	177
Deutsch-Australische D.-G., Jahresbericht .....	86
» Capitalerhöhung .....	312
Deutsche Levante-Linie, 10 jähriges Jubiläum .....	430
Deutscher Rhedereiverein, Jahresbericht .....	190
Deutsche Schiffahrt Anfangs des Jahrhunderts .....	122
Deutsche Sprache a. Unterrichtsgegenstand i. Navigations- schulen .....	541
Deutschlands Aussenhandel .....	176, 227
Disciplin und Pflicht .....	519
Dock- und Hafeneinfahrten, Trockendocks .....	307
Dortmund-Ems-Canal, Der, Eröffnung .....	392
» seine Bedeutung für Papenburg .....	483
Douwe'sche und Heyenga'sche Standlinien .....	281, 330
Dunkirchen, Erhöhung der Krahengebühren .....	482

<b>E.</b>	
Einwanderung nach den Ver. Staaten (1898) .....	39, 362
Einwanderungsgesetze in den Ver. Staaten .....	615
Eis bei den Neufundland-Banken 227, 263, 275, 285, 298, 312, 322, 335, 358 .....	322, 335, 358
Elbe, Strombauarbeiten .....	347
Elbe-Trave-Canal, Der .....	91, 500
Elblootsenwesen, Das .....	9, 186
Electriche Heizung in Wohnräumen .....	540
» oder Dampfkraft an Bord? .....	147
Emdener Hafengebühren .....	551
Emden, Von, bis Knock, Baggararbeiten .....	397
Englische Seerechtssprechung .....	348
Englischer Schiffbau im Jahre 1898 .....	15
Englischer Seeverkehr im Jahre 1898 .....	39
Englisch-feindliche Zeitungen in Deutschland .....	279

<b>F.</b>	
Fahrtgeschwindigkeit und Kohlenverbrauch .....	386
Farbenblindheit der Seeleute .....	347, 518
Feuerungsanlagen, Verbesserte, in England eingeführt .....	21
Finnland's wirthschaftliche Angliederung an Russland .....	194
Fischerboot, Ein französisches, vom englischen Kanonen- boot mit Beschlag belegt .....	395

	Seite
Fischereirechtsverhältnisse im Firth of Morray .....	62
Fischerfahrzeuge, Englische, in deutschen Gewässern .....	455
Flagg Bill, Die .....	375
Flaggenrecht der Handelsschiffe .....	205
Flaschenposten und ihre Wirkung .....	379, 387, 391
Flensburger Dampfer-Comp., Jahresbericht .....	93
» Schiffbau-Gesellschaft, Jahresbericht .....	474
Flottenliga, Eine, in Belgien gegründet .....	158
Flottenverein, Ein, in Hamburg .....	158
Frachtenberichte in jeder Nummer .....	
Frachterhöhung zwischen japanischen und europäischen Häfen .....	448
Frachtenmarkt, Der amerikanische, im Jahre 1898 .....	238
Französische Fischer und deren theoretische Ausbildung .....	178
» Schiffsprämien .....	423, 447, 469
» Seegesetzgebung hinsichtlich einer Collision .....	172
» Seeverkehr .....	218, 362, 398, 519, 582
» See- und Binnenschiffahrt .....	286
» Segelschiffahrt .....	399
» Subventionswesen .....	194, 207, 251, 303, 482, 507
Freundschaft, Die russisch-französische .....	142
Fuchow, Trockendock-Anlagen .....	395
» Fulda, Unfall im Trockendock .....	229, 361

<b>G.</b>	
Gemässigte Fahrt im Nebel .....	146
Générale Transatlantique, neuer Vertrag mit der Regierung .....	351
Genua, Seeverkehr im Jahre 1898 .....	178
» George, Flensburger Dampfer, seeantliche Entscheidung .....	434
Gepäckversicherung .....	263
Gerichtsentscheidungen: Höhe des Hilfslohnes 127. — Stärke ein. Trosse beim Schwoien des Schiffes 128. — Frage, ob die exception-clause: the Acts of God, the Queen's enemies, etc. zu Gunsten des Rheders gilt? 152. — Freizeichnung im Connossement von Diebstahl 223. — Höhe des Hilfslohnes 369. — Schutenführer im Hamburger Hafen .....	535
Germanischer Lloyd .....	44, 93, 141, 202, 237, 286, 334, 395
» .....	454, 502, 550, 608
Gesetzesentwürfe, die beruflichen Verhältnisse des See- mannes betreffend .....	614
Gesetzgebung und Rechtsprechung in England .....	231, 244, 460
» .....	470, 484
Gesundheitliche Controlle der Seeschiffe im Hamburger Hafen .....	406
Gesundheitliche Controlle in Cuxhaven .....	443
Gibraltar, Ausbau des Hafens .....	578
Gossler, Oscar, Dr. jur., Nachruf .....	483
Griechenland's Aussenhandel .....	215
Griechisches Zollwesen .....	142

<b>H.</b>	
Hafenabgabengesetz, Ein neues, für französische Schiffe .....	38
Hafenarbeiterversammlung (in Hamburg) und die »Zucht- hausvorlage .....	298
Haftbarkeit der Rheder bei Collisionen .....	63, 344, 388
Hamburg-Amerika-Linie: Capitalerhöhung .....	25
» Jahresbericht .....	73
» Prinz v. Hohenlohe, Aufsichts- rathsmittel .....	265
» Tiefadelinie eingeführt .....	313
» Bau eines Vergnügungsdampfers .....	409
Hamburger Hafenarbeiter und der Arbeitsnachweis .....	61, 74, 85
» Hafenpolizei, hundertjähriges Jubiläum .....	178
» Hafenverkehr .....	57, 430
» Handelsflotte im Jahre 1899 .....	20
» Handelskammer, Jahresbericht .....	5
» Lootsenwesen, Reorganisation .....	526
» Navigationsschule, 150jährig. Jubiläum .....	418, 445, 467
» Rheder, Jahresbericht .....	342
Hamburg-Südamerikanische D.-G., Jahresbericht .....	121
Hamburg unter englischer Beleuchtung .....	266
Handelsamt, Das englische, und die Patententziehung von Schiffen .....	230
Handelsattaché, Ein deutscher, in Constantinopel .....	130



	Seite
Handelsflotten, Die, der Welt.....	370
Handelskammerberichte von Bremen, Kiel, Lübeck.....	13
»Hansa«, Bremer D.-G., Jahresbericht.....	133
Harland & Wolff, Uebersiedelung nach England.....	435
Havre-Pauillac-Newyork, neue französische Route ..	242, 256
Hawai, Berechtigungsentziehung zum Ausstellen von Schiffscertifikaten .....	554
Heilkunde, in englischen Navigationsschulen unterrichtet	422
Heimschaffung straffälliger Seeleute, Erweiterungs- vorschläge .....	314, 481
Helgoländer Feuer, von einem englischen Blatte kritisiert	469
Heuerbaas-Unwesen in Portland (Or.) .....	87, 266, 326, 387
Heuerungen in England .....	58
Heuerverhältnisse in verschiedenen Ländern .....	161, 174
Hochseefischereifahrzeuge, Zulassung zu ihrer Führung.	93
Hochseefischereiflotte, Die, der Nordsee .....	614
»Howard Cassard«, umgebauter amerikanischer Dampfer	123
Hübener, Otto, Dr. jur., Nachruf.....	207

## I.

Ingenieurstellung in der englischen Kriegsmarine .....	66
Inspection von Passagierdampfern in den Ver. Staaten .	459
Institution of Naval Architects, Frühjahrsversammlung .	154
Institut z. Erforschung v. Tropenkrankheiten i. Hamburg	250
International Navigation Co., Flottenvergrößerung.....	275
Invaliditäts- und Alters-Versicherung der Seeleute ...	45, 442
Irawaddy, Der .....	163

## J.

Jahresberichte: Handelskammer zu Hamburg 5. — Nippon Yusen Kaisha 50. — Verein Deutscher Seeschiffer 54. — Hamburg-Amerika-Linie 73. — Bremer Seemannsamt 83. — Australinie 86. — Flensburger D.-G. 93. — Suez-Kanalverwaltung 87. — Kosmos- Linie 98. — Hamburg-Südamerikanische D.-G. 121. — Hamburger Seemannsamt 127. — »Hansa« Bremer D.-G. und Deutsche Ost-Afrika-Linie 133. — »Neptun« Bremer D.-G. 142. — »Argo« Bremer D.-G. und Oldenburg-Portugiesische D.-G. 154. — Oesterreichischer Lloyd. — Seeschiffahrts-Gesellschaft »Niederland«, Amsterdam. — Vereinigte D.-G., Copen- hagen. — Cunard S. S. Co. — D.-G. »Adria« 166. — Deutsch-Amerikanische Petroleum-Ges. 177. — »Neptun«, Schiffs- werft zu Rostock 178. — Norddeutscher Lloyd 182. — Deutscher Rhedereiverein 190. — Asiatische Küstenfahrt Ges. 190. — »Union«, S. S. Co. 203. — »Vulkan«, Schiffsbauwerft in Stettin 226. — Handels- kammer zu Altona 235. — P. & O. Comp. 291. — Messageries Maritimes de France 322. — Hamburger Rheder 342. — Blohm & Voss 406. — Flensburger Schiffs- bau-Ges. und Reiherstieg Schiffswerft u. Maschinenfabrik, Hambg. 474. — »Weser«, Schiffsbauwerft 526. — Seeamt zu Hamburg	622
Jantzen, Capt., 50jähriges Seefahrtsjubiläum .....	374
Japanischer Seeverkehr.....	203, 278, 422, 464, 507
Japanische Vertragshäfen .....	17, 159, 356, 475, 538
Jebsen, Michael, Rheder, Nachruf .....	470
Jermak, russischer Eisbrecher bei Spitzbergen.....	364

## K.

Kaiserbesuch, Der, an Bord deutscher Handesschiffe ...	289
Kaiserdock, Das neue, in Bremerhaven .....	442, 457
Kaiserrede, Die, in Hamburg (Gedicht) .....	514
Kaiser-Wilhelm-Canal, Gebührenordnung .....	215, 277
Jahresbericht .....	570
Verkehr 9, 44, 93, 119, 141, 177, 190	
202, 226, 250, 274, 298, 334, 347, 383, 406, 430,	
454, 475, 514, 538, 561, 587, 609.	
Kaufahrtschiffe, Deutsche (Bestand 1898).....	124

## Seite

Kiautschou's Bedeutung in englischer Beleuchtung .....	385
Kieler Hafen, Stadt- oder Staatseigenthum?.....	562
Kleine Mittheilungen in jeder Nummer.	
Kohlen, Amerikanische und dünische, ausgeführt .....	595
Kohlenladungen u. Uebernahme an und von Bord ..	148, 551
Kohlenreichthum in England .....	155, 183, 275, 434
in Deutschland .....	26, 434
Kohlenselbstentzündungen und Mittel zu ihrer Beseitigung	375
Kohlenverbrauch und Fahrgeschwindigkeit .....	386
Konstanza, Schiffsverkehr in 1898 .....	94
Kopenhagen, Hafenverkehr und Hafenabgaben.....	26, 475
Kosmos-Linie, Jahresbericht .....	98
Kriegsschauplatz, Der südafrikanische .....	505
Truppentransport .....	517
Kriegsversicherungsfall, Ein interessanter .....	421
Kronstädter Lootsengebühren .....	194, 272
Kugelspitzfedern .....	552
Kuhwälder, neuer Hafen f. die Hamburg-Amerika-Linie	9

## L.

Laeisz, C. F., 75jähriges Geschäftsjubiläum der Firma .	145
Landerer, Richard, Nachruf.....	181
Landhaie im Auslande .....	548
Lascaren als Schiffsbesatzung .....	475
Leuchtfeuerabgabengesetz in England .....	3, 25, 171, 542
Libau, Hafenverkehr in 1898 .....	58
Lichterführung der Fischerfahrzeuge .....	206, 210
Ligue maritime française .....	63, 323
Ligue maritime belge .....	315
Lloyds-Register .....	70
Lapotsenzwang auf dem Columbia-Fluss .....	206
Lübeck's Schiffsverkehr .....	20, 193, 298
Canalbauten .....	500

## M.

Maklergebühren in den einzeln. französischen Seestädten	27, 160
in tunesischen Seestädten .....	327
Manöver, Die, der deutschen Herbstübungsflotte .....	445
Marcq St. Hilaire, Ortsbestimmungsmethode ...	339, 353, 451
Marseille und Segelschiffsrhedereien .....	362
Maschinen-Controllir-Apparat (System Kähler) .....	524
und Hilfsmaschinen an Bord .....	102, 116
Assistent als Vorgesetzter .....	430
Maschinen-Ausbildung .....	364, 376, 388, 398
und ihre Abänderungsvorschläge zu den Prüfungsvorschriften .....	481
Messageries Maritimes de France, Jahresbericht .....	322
Messbriefe, die in Deutschland 1898 ausgestellt sind ...	226
Meuterei auf einem französischen Schiffe .....	455
Milford Haven in seiner Bedeutung als Passagierhafen .	50
Miramichi-Fluss, Im, ein Feuerschiff ausgelegt .....	251
Mittelland-Canal, Der, und seine Bedeutung f. Hamburg	75, 146, 382
Mondstanzanzen auf Segelschiffen .....	520
Mondeinfluss auf die Himmelsbewölkung.....	64
Monstreschiffe .....	64
Montreal als Freihafen .....	218
Montevideo und seine Hafenanlagen.....	482
»Moravia« gestrandet bei Sable Island.....	109

## N.

Nagasaki und seine Schiffbauindustrie .....	520
Nansen's wissenschaftliches Ergebniss der Polarreise ...	384
Nautik, Zur Geschichte der .....	28, 39
Nautische Fachconferenz, Die .....	508, 521
Hochschule für Deutschland .....	246, 352
Prüfungsvorschriften .....	64, 76
Zeitschrift, Eine, vor fünfzig Jahren .....	438
Nautischer Unterricht und die Vortheile seiner Einheit- lichkeit .....	399, 412
Verein zu Hamburg, Jahresbericht .....	393
Navigationsschule in Hamburg, 150jährig. Jubiläum 418, 445, 467	
und deren Geschichte .....	486, 498
512, 522	
Navigationsschulwesen, Das, in Russland.....	119



Seeamtsentscheidungen: Tod eines Trimmers an Bord	
»Fürst Bismarck« [Oberseeamt] 79. —	
Explosion auf D. »Titus« 128. — Unfall	
a. B. »Alsterufer« 189. — Selbstmord a. B.	
»Sachsen« 189. — Ruderbeschädigung a. B.	
»Pretoria« 201. — Collision »Renée	
Rickmers« mit »Elnorah« 201. — Collision	
»Prinz Adalbert« mit »Gustav Fischer«,	
Strandung der Brigg »Anna« 214. —	
Collision »Burg« mit »Sophia« 225. —	
Totalverlust »Regulus« 249. — Berriherri	
a. B. »Callao« 261. — Strandung des Kieler	
Dampfers »Hinrich« [Oberseeamt] 308. —	
Gasexplosion auf dem Hamburger Dampfer	
»Titus« 309. — Maschinenunfall d. Dampfers	
»Gretchen Bohlen« 310. — Verlust der	
Brigg »Ernst und George« 310. — Collision	
zwischen »Lydia Millington« und »Emblem«	
[Oberseeamt] 333. — Dampfer »Georg«	
Beschädigung 405. — Dampfer »Schweden«,	
Strandung [Oberseeamt] 410 und 415. —	
Begründung des seeamtlichen Spruches	
»Gretchen Bohlen« 414. — Strandung des	
Kosmosdampfers »Lavinia« 441. — Kieler	
Dampfer »Martha« in Collision mit einem	
chinesischen Fischerboot 482 u. 488. —	
Unfall an Bord der Elsflöther Bark	
»Kathinka« 513. — Totalverlust d. Bremer	
Schiffes »Erik Rickmers« 537. — Kessel-	
beschädigung an Bord des D. »Taormina«	
573. — Maschinenunfall »Gretchen Bohlen«	
[Oberseeamt] . . . . .	622
Seeberufsgenossenschaft, Jahresversammlung, Verwaltungs-	
bericht . . . . .	274, 319
Seehafen, Ein neuer, bei Hamburg . . . . .	551
Seemann, Der deutsche . . . . .	615
Seemannsamt zu Hamburg, Jahresbericht . . . . .	109, 117
Seemannscongress, Der II. deutsche . . . . .	13, 29, 37
Seemannsgesetze, in Neu Süd-Wales . . . . .	326
Seemannsordnung, Die neue . . . . .	87, 493
Seemannsordnung, Entwurf einer neuen . . . . .	619
Seemannsschule, Die Deutsche . . . . .	579
Seemannsverein in Hamburg, Generalversammlung . . . . .	203
Seemannsworte, Deutsche, Versuche zu deren Erklärung 280, 292	
Seerecht-Vereinheitlichung (Congress in London) 218, 326, 337	
» Tagesordnung des Pariser Congresses . . . . .	575
Seeschiffervereine, Deutsche, und deren Entwicklung . . . . .	19
» in England . . . . .	375
Seeschifferconferenz, Eine, in Liverpool . . . . .	16
Seetelegramme . . . . .	587
Seeverkehr, Der deutsche, englische und französische . . . . .	304
Seeunfallversicherungswesen, Das, in Frankreich . . . . .	9
Segelhandbuch, Das, des englischen Canals . . . . .	320
Segelschiffahrt, Ein Wort für die . . . . .	219
» Die, in Deutschland . . . . .	510, 531
Segelschiffsbauten in Kiel . . . . .	13
Sevilla, Schiffsverkehr . . . . .	608
Sibirische Schiffsfahrtsverhältnisse . . . . .	269
Signalbücher v. c. engl. Kriegsschiffe verschwunden . . . . .	555
Signalisiren bei Nacht n. d. Internationalen Flaggen-Code . . . . .	311
Spanische Handelsmarine, Die . . . . .	70
Spanische Hochseefischereiflotte, Die . . . . .	172
Sprechsaal: Kritik der Hamburger Navig. Schule 23. —	
Die Rudercommandofrage 72. — Eine	
Idee über die Aenderung d. Lichterführung	
auf Dampfern 107. — Die Elbseelootsen-	
frage 120. — Die Ausbildung unserer	
Steuerleute 132. — Antwort auf »Eine	
Idee über die Aenderung der Lichterführung	
auf Dampfern« 178. — Ebenfalls in Zu-	
sammenhang mit der Lichterführung auf	
Dampfern 204. — Ueber Schiffsführung	
ohne Chronometer 227. — Schiffsführung	
ohne Chronometer 240. — Rostocks See-	
verkehrsverhältnisse 252. — Ueber Schiffs-	
führung ohne Chronometer 264. — Missions-	
anstalt in Portland (Oregon) 360. — Neue	
Standlinien 372. — Rivalität zweier see-	
männischer Vereine 407. — Flaschenpost	
vom Schnelldampfer »Fürst Bismarck« 420.	
— Verkehr jüngerer Officiere mit den	
Passagieren 431. — Die Gefahren des	
Gebrauchs von metallischem Kupfer in	
»Antifouling Composition« 467. — Ver-	

antwortlichkeit des Schiffers für den Inhalt	
seiner Ladung (sundries-contrebande) 504.	
— Arbeiterschutzgesetzgebung im Schiff-	
fahrtbetriebe 516. — Bücherbesprechung,	
Elsen's Azimuthtabellen 552. — Gefälschter	
Ladungscontract (Nordisk Skibsreder Fore-	
ning) 564. — Schulschiffsfrage 588. —	
Thomsen'sches Patentloth 611. — Verein-	
heitlichung des Rudercommandos . . . . .	623
Standlinien und ihre Bedeutung für die Nautik 297, 332, 341	
Stapelläufe von deutschen und britischen Werften 8, 80, 118	
165, 236, 273, 358, 394, 429, 474, 537, 596	
Statistik des Deutschen Reichs, Vierteljahrshefte 110, 267, 421	
Sternschnuppen, Aufforderung zu deren Beobachtung . . . . .	521
Stettiner Quaiabgaben . . . . .	475
» Verkehrsaufschwung . . . . .	105, 157, 446
Steuerleute, und ihre Stellung zu den Passagieren . . . . .	230
St. Lorenz-Strom, Der . . . . .	355
Stolpmünde, Hafenverkehr in 1898 . . . . .	58
Strandrecht, Das, früher und jetzt . . . . .	366
Strandungen deutscher Schiffe, Ort und Ursache . . . . .	242
Strike der englischen Seeleute . . . . .	433, 447, 468, 505
» der Stettiner Seeleute . . . . .	253
Stürme auf dem Nordatlantic . . . . .	85
Subsidiengelder in verschiedenen maritimen Staaten . . . . .	530
Südpolarexpedition, Die deutsche und englische 99, 170, 463	
Suez-Canal, Geschäftsbericht . . . . .	87
» Deutschlands Antheil am Verkehr . . . . .	237
» Abgaben für russische Schiffe . . . . .	448
» Jahresversammlung . . . . .	277
» Verkehr . . . . .	191, 514
Swinemünde, Hafenverkehr in 1898 . . . . .	58
Sydney, (Nova Scotia) d. Lloyds Manipulationen geschädigt 308	

## T.

Tankdampferverbreitung . . . . .	58
Technicum, Das, in Bremen . . . . .	130, 335
Telegraphieren ohne Draht . . . . .	50, 167, 243, 362, 614
Tiefadelinie in England . . . . .	122, 230, 290
» von der Hamburg-America-Linie eingeführt 313	
Tiefseexpedition, in Hamburg beendet . . . . .	205
Trade-Union's Terrorismus im Falle »Woodford« . . . . .	135
Transatlantic Times, erste Schiffszeitung . . . . .	566
Trimmervorrichtung, Die selbstthätige . . . . .	279
Trinity-House, Das britische . . . . .	472
Trockendock in Liverpool, neu . . . . .	237
Tropenfieber . . . . .	323
Trossschiffe, Die, der neuzeitlichen Flotten . . . . .	546
Truppentransport nach Südafrika . . . . .	578
Tsintau, Hafenordnung . . . . .	355
Türkischer Seeverkehr . . . . .	255, 286
Tunesische Hafen-Verordnungen . . . . .	327, 328

## U.

»Ueberall«, Zeitschrift des Deutschen Flottenvereins . . . . .	299
Unfallversicherung der Seeleute, Durchschnittsheuer . . . . .	417
Unglücksfälle auf dem Segelschiff »Theodor« . . . . .	241
»Union«, S. S. Comp., Jahresbericht . . . . .	203
Unterricht, Der mathematische, in Navigationsschulen	
556, 568, 580, 592	

## V.

Vegosack, Seeverkehr in 1898 . . . . .	45
Verbandstag, Der, Deutscher Seeschiffer-Vereine 49, 81, 254	
Verein Deutscher Fischdampferführer, gegründet . . . . .	464
» » Nautischer, Rundschreiben des Vor-	
sitzenden 32, 67, 233, 489, 585	
» » Seeschiffer, Jahresbericht . . . . .	54
» » Seesteuerleute, Tätigkeitsberichte 140, 381	
Vereinsberichte über Nautischen-, Seeschiffer- und	
Seesteuermanns-Verein nach jeder Sitzung.	
Vereinstag, des Deutschen Nautischen Vereins . . . . .	62, 110, 254



	Seite
Verhältniss zwischen Schiffer und Steuermann an Bord des Dampfers »Schweden« . . . . .	410
Vereinigte D.-G., Copenhagen, Jahresbericht . . . . .	166
Verkehrsbedeutung v. Hamburg, Antwerpen u. Rotterdam . . . . .	49
Vermessungsordnung, Die neue deutsche, für Seeschiffe . . . . .	587
Versicherung der Seeleute gegen klimatische Krankheiten » gegen Kriegsgefahr in England . . . . .	4 20
Vorlesungen in der Hamburger Oberschulbehörde . . . . .	526
»Vulkan«, Schiffbauwerft in Stettin, Jahresbericht . . . . .	226

## W.

»Waikato«, Schraubenbruch . . . . .	567
Warnemünde, Seeverkehr in 1898 . . . . .	45
Wasserrohrkessel in der Kaiserlichen Marine . . . . .	166
Watkins, Capitän der gestrandeten »Paris« . . . . .	339, 554
Wegerechtsfrage der Fischdampfer . . . . .	78
Weserflotte, Bestand in 1898 . . . . .	45
»Weser«, Schiffbauwerft, Jahresbericht . . . . .	526

	Seite
»Westmeath« verlassener englischer Dampfer . . . . .	38
Wettbewerb für Hand-, Anker- und Ladewinden (Binnen- schiffahrtsbetriebe) . . . . .	215
Wilhelmshavener Quaianlagen . . . . .	159
Wittwen- und Waisenversorgung, Die, der Seeleute 87, 90, 201, 290	201, 290
Wladiwostok, Schiffahrt . . . . .	623
Woitschewsky, zehnjähriges Jubiläum als Vorsitzender des Hamburger Schifffahrtsvereins . . . . .	350
Woosung, Betonung von . . . . .	406
Wrackbeseitigung auf der Elbe . . . . .	373, 386
Wracks, Zerstörung treibender . . . . .	338
Wreck-Abstract . . . . .	338

## Z.

Zollgebiet und die deutschen Schutzgebiete . . . . .	370
Zollplackereien in Boston . . . . .	335
Zollwesen, Das, in Griechenland . . . . .	142



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Simon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreispaltige Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Simon. Ersterertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 1.

Hamburg, den 7. Januar.

XXXVI. Jahrgang.

Inhalt: Zur Lage der Schifffahrt. — Auf dem Ausguck. — Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg über das Jahr 1898. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Büchersaal.

### Zur Lage der Schifffahrt.

Zum letzten Male in diesem Jahrhundert sei es uns vergönnt, an dieser Stelle unserer Zeitschrift der Schifffahrt, unserer Nährmutter, einige Worte zu weihen beim Uebergange in das letzte neue Jahr des neunzehnten Jahrhunderts. Ein frischer Zug auf maritimem Gebiete durchweht die Welt und vor allem auch unser geliebtes Vaterland, und auch wir wollen nicht zurückstehen, sondern in dieser Richtung befruchtend mitwirken.

Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser! Diese Worte hörten wir unlängst von der höchsten Stelle im Reiche. Ist dabei auch nicht ausgesprochen worden, dass diese Worte auf das wirtschaftliche Gebiet zu beziehen sind, so lassen sie sich doch nicht einseitig dahin auslegen, dass sie nur vom politischen Standpunkte nach dieser Richtung aufzufassen seien. Einer politischen Seemacht ohne gleichartige wirtschaftliche Unterlage dürfte wohl kaum eine lange Lebensdauer beschieden sein.

Das vergangene Jahr brachte uns endlich eine gesetzliche Unterlage, die die Herstellung und Unterhaltung einer Kriegsflotte sichert, wie sie den deutschen Seeinteressen zunächst entsprechend erscheint. Dadurch wurde ihr Ausbau und ihre Unterhaltung den parteipolitischen Zufälligkeiten entrückt und ein Zustand geschaffen, der die langgehegten Wünsche aller national gesinnten und weiterblickenden Kreise erfüllt.

Was nun die wirtschaftliche Seite der Seeschifffahrt anbelangt, die, wie des Oefteren erwähnt, auf internationalem Gebiete liegt und durch internationale Verhältnisse bedingt wird, so war das verflossene Jahr nicht ungünstig für die Handelsflotten. Man ist durch die Erfahrungen vieler Jahre zu der Erkenntniss gekommen, dass eine sinnlose Concurrenz schliesslich doch dem ganzen Rhederstande schadet, und unsere früheren Ausführungen, dass dieselbe entweder zur Verstaatlichung oder zu Trusts — wirtschaftlichen Vereinigungen grossen Styls — führen müssen, finden immer mehr Bestätigung. Da auf internationalem Gebiete Verstaatlichungen vorläufig ausgeschlossen erscheinen, so bildeten sich internationale Vereinigungen der leitenden Rhedereien, die sich zuerst nur auf gemeinsame Frachtraten und Passagepreise erstreckten, sich dann aber auch auf das Gebiet des Rechtes begaben und jetzt sogar auch auf gemeinsame Ozeanwege übergehen, obwohl die beiden letztgenannten Gebiete kaum ohne staatliche Hülfe und Zustimmung zu regeln sein dürften. Doch die Erfolge in der zuerst genannten Richtung gaben den Muth, auch die Lösung oder vielmehr Besserung auf den anderen Gebieten zu versuchen. Es sind infolgedessen auch schon manche Streitfragen, die sonst zu langwierigen und kostspieligen Prozessen Veranlassung waren, einfach durch Schiedsspruch erledigt.

Durch die bessere Einsicht aller leitenden Rhedereien scheint sich ein Zustand zu entwickeln,

der den, mit den besten technischen Material ausgerüsteten Gesellschaften immerhin einigen Nutzen lässt. Da im verflossenen Jahre ausserdem der spanisch-amerikanische Krieg hinzu kam, der die Handelsflotten dieser Länder für den Gütertransport lahm legte und ausserdem noch viel Schiffsmaterial für Kriegszwecke beanspruchte, so trat während des ganzen Jahres nirgends dringendes Angebot von Schiffsräumen ein, und die Frachten, die in der Fahrt nach Nordamerika wie auch nach und von Ostasien schon gut waren, erfuhren nach allen Richtungen eine Befestigung. Starke Schwankungen nach oben und unten traten während des ganzen Jahres nur sehr vereinzelt auf, und die Rheder werden durchschnittlich auf ein befriedigendes Ergebniss rechnen können. Einzelne grosse Dampfschiffahrts-Gesellschaften haben bereits ihre Erfolge kundgegeben, die zum Theil glänzend genannt werden können.

Was nun der Rhederei im Allgemeinen zu Gute kommt, das kommt der deutschen Rhederei im Besonderen erst recht zu Gute, denn dieselbe hat es verstanden, mit echt niederdeutscher Zähigkeit trotz bescheidener Gewinne alle Fortschritte in der Technik auszunutzen und dadurch eine leistungsfähige Handelsflotte geschaffen, welche die Handelsflotten jedereinzeln Nation weit überflügelt, und nur hinter der englischen, wenn auch in grossem Abstände, zurück steht.

Technische Fortschritte umstürzender Natur haben wir für das letzte Jahr nicht zu verzeichnen. Von dem famosen französischen Rollenschiffe hört man nichts mehr, und auch von den Turbinenschiffen scheinen die modernen Dampfschiffe vorläufig noch nichts zu befürchten zu haben. Andererseits geht aber die Vergrösserung der einzelnen Schiffe stetig weiter, denn sowohl die grossen Schnelldampfer wie auch die grossen Frachtdampfer erreichen Dimensionen, wie man sie vor einigen Jahren noch nicht für möglich hielt. Wenn man auch die technische Ausführbarkeit nicht bezweifelte, so hielt man bei den erstgenannten Schiffen doch die Rentabilität, bei den letztgenannten die Möglichkeit, solch grosse Einzelladungen zu beschaffen, für ausgeschlossen.

Der Bau moderner Dampfschiffe florirt wie kaum je zuvor, so dass alle Werften auf längere Zeit hinaus vollauf beschäftigt sind, während der Bau von Segelschiffen gänzlich ruht, wodurch die Segelschiffsflotte keinen Ersatz ihres Abganges erhält und infolgedessen rasch zusammenschmilzt. Selbst die schnellen grossen Segler in der transatlantischen Fahrt finden z. Zt. keinen Ersatz durch Neubau, und die am Anfange der neunziger Jahre vielfach in England gebauten Schiffe dieser Gattung sind zum grossen Theil durch billigen Verkauf in andere Hände übergegangen.

Den Segelschiffen in der Küstenfahrt und in europäischer Fahrt sind ausser den Dampfern noch andere Concurrenten entstanden, die ihnen das Leben sauer machen. In der Küstenfahrt ist es der sich stetig weiter entwickelnde Schleppschiffahrtsbetrieb, und in der europäischen wie auch in der Küstenfahrt sind es die neuerdings gebauten Segler mit Hülsschraube, deren bessere Rentabilität schon dadurch gesichert erscheint, dass sie neben der Ersparung von Zeit und bedeutenden Schleppkosten auf Kanälen und längeren Revieren auch eine schnellere Expedition haben als Segelschiffe, denn die langen Lade- und Löschzeiten der Segelschiffe spielen in dem Concurrenzkampfe gegenüber den Dampfern mit ihren kurzen Lade- und Löschzeiten eine nicht unbedeutende Rolle.

Mit den technischen Fortschritten und den dadurch veränderten Schiffahrtsverhältnissen, die z. Th. andere Anforderungen an Schiffsführer und Schiffsofficiere stellen als früher, hat die Ausbildung der Nautiker auf den Navigationsschulen nicht gleichen Schritt gehalten. Alle diesbezüglichen Anzapfungen fanden in den maassgebenden Kreisen taube Ohren, mindestens wurde nicht darauf reagirt. Kann man auch nicht behaupten, dass ein, nach bestandnem Examen von der Schule abgehender Steuermann oder Schiffer nicht befähigt wäre, in der Praxis die an ihn gestellten Forderungen in Betreff der wissenschaftlichen und ausübenden Nautik im gewöhnlichen Falle zu bewältigen, so darf man andererseits doch nicht verkennen, dass manches in diesen Disciplinen auf bequemere und sicherere Art erreicht werden kann, als es unseren, von der Schule abgehenden Steuerleuten und Schiffern geläufig ist. Es drängt sich daher mit zwingender Nothwendigkeit die Reformirung der Navigationsschulen auf, die neuerdings von mehreren Seiten wieder angeregt worden ist.

Die bislang für diese Reformirung an die Oeffentlichkeit gelangten Wünsche und Vorschläge sind so mannigfacher Natur, dass eine strenge Sichtung derselben unvermeidlich ist, um die künftigen Navigationsschüler nicht zu überbürden. Obwohl auch wir die guten technisch-fachmännischen Eigenschaften als nothwendigste Bedingung an Schiffsführer und Offiziere auch unter der Herrschaft des Dampfes stellen und achten, so werden diese Eigenschaften doch nicht durch eine bessere theoretische Vorbildung ausgeschlossen.

Der Kaiser Wilhelm-Kanal erfüllt seinen vornehmsten Zweck, die Stärkung unserer nationalen Seemacht in vorzüglicher Weise, denn die Durchfahrt der gesammten Manöverflotte durch den Kanal vollzog sich im letzten Sommer in sehr kurzer Zeit ohne Unfälle, woraus die Leistungsfähigkeit des Kanals genügend hervorgeht. Aber auch sein Handelsverkehr weist nach Einführung

des neuen Tarifs eine stetig steigende Frequenz auf, wodurch er besonders dem nationalen Handel nicht zu unterschätzende Vortheile bietet. Als internationale Fahrstrasse hat er bislang freilich nicht die Wichtigkeit erlangt, die in einigen Kreisen gehofft wurde. Dass derselbe eine internationale Fahrstrasse werden muss, um im kaufmännischen Sinne rentabel gemacht zu werden, halten wir, wie früher bereits ausgesprochen, nicht absolut für erforderlich; wenn diese Rentabilität aber gar auf Kosten des nationalen Handels erreicht werden soll, halten wir sie nicht einmal für wünschenswerth. Wir können aus diesem Grunde Bestrebungen nicht unterstützen, die dahin führen, dass die durch den Kanal ermöglichte günstige Ausnutzung der geographischen Lage deutscher Häfen durch Einführung von Differenzialtarifen wieder ausgeglichen werde, oder mit andern Worten: der Subventionirung fremder Häfen nicht zustimmen.

Die Hochsee-Fischerei blickt wieder auf ein schlechtes Jahr zurück. Ob es gelingt, diesen Zweig nationaler Wirtschaft zur Blüthe zu bringen, um dadurch einen Ersatz tüchtiger seemännischer Küstenbewohner zu schaffen, deren Fortbestand durch den Rückgang der kleinen und Küstenschiffahrt immer mehr in Frage gestellt wird, erscheint fast zweifelhaft. Die Segelfischerei auf frische Fische war im letzten Jahre besonders schlecht, so dass mehrere Fischer ihre Fahrzeuge auflegten und anderweitig Beschäftigung suchten. Auch die Dampffischerei hat durchschnittlich nur negative finanzielle Erfolge zu verzeichnen. Die grosse Häringfischerei, die im ganzen einen viel besseren Fang hatte als im vorhergehenden Jahre, wurde durch die langanhaltenden östlichen Stürme im Herbst dieses Jahres derartig geschädigt, dass die bis dahin erzielten Vortheile vollständig wieder verloren gingen. Ob diese Fischerei, wie kürzlich unternommen wurde, mit Dampfschiffen rentabel zu gestalten ist, bleibt abzuwarten. Es wäre jedenfalls erwünscht.

Was nun speciell den Seemannsstand anbetrifft, so ist dessen wirtschaftliche Lage gegenüber den gleichwerthig vorgebildeten und an Land beschäftigten Klassen nicht gerade beneidenswerth. Sieht man von den Kapitänen und den leitenden Maschinisten an Bord grösserer Dampfschiffe ab, so findet man allgemein nur mässig besoldete Chargen, die fast ausnahmslos danach streben, die Seefahrt sobald wie möglich an den Nagel zu hängen und, sobald sich nur eine Gelegenheit bietet, das Leben an Land fristen zu können, auch dieses Bestreben ausführen. Es gehen der Schiffahrt dadurch viele gute Kräfte verloren.

Dass dieses für die Schiffahrt nicht eben ein erwünschter Zustand ist, erscheint begreiflich. Obgleich wir uns vollkommen darüber klar sind, dass allseitig befriedigende Zustände überhaupt nicht

geschaffen werden können, so möchten wir doch den leitenden Kreisen die Frage zur Erwägung anheim geben, ob bei den gebesserten finanziellen Verhältnissen in der Rhederei nicht auch allgemein die Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der genannten seemännischen Kategorien anzustreben wäre, wie es von einzelnen Rhedereien bereits geschieht. Die Erhaltung der besseren Elemente in den mittleren und niederen Chargen erscheint für die Schifffahrt dringend geboten und könnte dadurch wahrscheinlich besser ermöglicht werden, als wenn sie nur der Noth gehorchend, zeitweilig dabei verbleiben. Besonders in Bezug auf sozialpolitische Fürsorge sind die Seeleute, und vor allem die Fischer, gegenüber der Landbevölkerung im wesentlichen Nachtheil.

Im Ganzen darf die deutsche Seeschifffahrt, abgesehen von der Fischerei, demnach mit Befriedigung auf das verflossene Jahr zurückblicken, und mit dem ihr grösstentheils zur Verfügung stehenden Material darf sie auch getrost künftig den wirtschaftlichen Kampf auf dem Meere weiter führen in der Hoffnung, dass uns durch die verstärkte Kriegsflotte ein politischer Kampf daselbst erspart werde.

### Auf dem Ausguck.

Durch das neue System der Erhebung von Leuchtfeuerabgaben, das mit dem 1. April 1899 in Kraft tritt, wird, wie dies bereits in einem Rundschreiben des Deutschen Nautischen Vereins hervorgehoben wurde, die deutsche Schifffahrt zwischen der Ostsee und England in Mitleidenschaft gezogen. Während früher die Abgaben nach der Zahl der eingehend passirten und auf der Ausreise von England noch zu passirenden Leuchtfeuer erhoben wurden, tritt jetzt an Stelle dieser Gebühren ein festes Tonnengeld, das für jede Reise gleichmässig, ohne Rücksicht auf die Route erhoben wird. Der Gebührensatz schwankt zwischen 1 bis 2 $\frac{3}{4}$  d. per Ton Netto-Raumgehalt, je nachdem, ob es sich um einen Dampfer oder einen Segler handelt und ob das Fahrzeug sich auf einer sog. „home trade“-oder einer „foreign-going-Reise“ befindet. Als „home trade“ im Sinne dieses Gesetzes gilt die Fahrt von den britannischen Küsten einschl. der Normannischen Inseln nach der zwischen Bröst und der Elbe gelegenen Strecke des europäischen Continents. Die Fahrt darüber hinaus, z. B. die zwischen deutschen Ostseehäfen und dem Vereinigten Königreich fällt unter den Begriff des foreign-going-trade und die darin beschäftigten Schiffe sind demnach zu höheren Abgaben verpflichtet. Im Interesse des durch das neue Abgabensystem benachtheiligten Verkehrs der deutschen Ostseehäfen mit England, sind nun, wie wir aus guter Quelle zu berichten



in der Lage sind, seitens der Reichsregierung Vorstellungen bei der britischen Regierung erhoben worden. Es soll in Anregung gebracht sein, den niedrigeren Tarif für „home trade“ auch auf den Verkehr der Ostsee mit der Ostküste Englands auszudehnen oder den höchsten Jahresbetrag der Leuchtfeuerabgaben auf das Dreifache des Einheitsatzes (nach den vom 1. April 1899 geltenden Bestimmungen das Sechsfache) zu normiren.

Aus dem vorstehend erwähnten neuen Gesetz mag noch besonders hervorgehoben werden, dass die Befreiung von Leuchtfeuerabgaben auch für Schiffe gilt, die britische Plätze nur als Orderhäfen anlaufen oder mit den britischen Küsten durch Signalstationen, Boote oder in anderer Weise für Order- oder ähnliche Zwecke in Verkehr treten, was bisher nicht der Fall und vielfach zu Beschwerden deutscher und britischer Schiffsinteressenten geführt hat. Ausdrücklich in diesem Gesetze erwähnt ist diese Befreiung zwar nicht, sie lässt sich aber aus der Bestimmung folgern, dass eine Erhebung von Leuchtfeuerabgaben künftighin überhaupt nur noch in solchen Häfen erfolgen darf, in denen das Schiff Ladung, Passagiere oder Postschaften einnimmt oder landet. Von den sonst noch in dem Gesetz enthaltenen, auf andere Gegenstände als Leuchtfeuerabgaben bezüglichen Vorschriften möchte für die deutschen Schifffahrtskreise die Bestimmung von Interesse sein, wonach die auf öffentliche Kosten hergestellte telegraphische oder sonstige Verbindung britischer Leuchthürme mit dem inländischen Telegraphennetz oder sonst mit der Küste gegen angemessene Vergütung künftig auch für private Mittheilungen offen gehalten werden soll, soweit dies mit den Zwecken des Leuchthurmdienstes vereinbar ist.

Wie bereits in letzter Nummer kurz mitgetheilt ist, haben verschiedene Reichstagsabgeordnete den Reichskanzler ersucht, über internationale Maassnahmen zur Verhütung von Schiffsunfällen und zur Sicherung des Lebens von Seeleuten und Passagieren mit anderen maritimen Staaten in Verhandlungen zu treten. Die Antragsteller, welche der konservativen Partei angehören, geniessen keineswegs den ihnen verschiedentlich von der Tagespresse zugesprochenen Vorzug, als Erste dem höchsten Reichsbeamten einen derartigen Vorschlag im Interesse der Humanität unterbreitet zu haben. Bereits vor einem Vierteljahre erhielt von einer anderen Adresse, nämlich von der Hamburg-Amerika-Linie, der Reichskanzler eine Denkschrift ähnlichen Inhalts. Die Packetfahrt empfahl zur grösseren Sicherheit des Lebens von Seeleuten und Passagieren und um die Kollisionsgefahr auf dem

nördlichen atlantischen Ocean auf ein Mindestmaass zu beschränken, feste Dampferrouden, sowohl ost- als westwärts, auf internationalem Wege, d. h. unter Mitwirkung der einzelnen Regierungen einzuführen. Welche Stollung der deutsche Reichskanzler zu der Anregung der Hamburger Rhederei einnimmt, ist noch nicht bekannt, wohl aber haben wir in No. 49 geschildert, auf welchen entschiedenen Widerstand der Vorschlag der Packetfahrt bei englischen Rhedern gestossen ist. Hoffen wir im Interesse der Verwirklichung dieses schönen Planes, dass die maassgebenden englischen Regierungsbeamten ihre Anschauung nicht mit derjenigen der Rheder des Landes indentificiren.

Für die seefahrende Bevölkerung nicht ganz so wichtig wie die Verhütung der Seeunfälle ist die Frage der Versicherung gegen Seeunfälle und nicht minder gegen die Folgen einer während der Dienstzeit sich zugezogenen Krankheit. Hat ein deutscher Seemann einen Unfall zu beklagen, so fällt, dank der Vorzüge unserer socialpolitischen Gesetzgebung, die Entschädigungslast der Seerberufsgenossenschaft zu. Nicht aber steht den Angehörigen eines deutschen Seemannes die gleiche Unterstützung zu, wenn der Ernährer einer Familie sich eine Krankheit mit tödtlichem Ausgang während seines Aufenthalts an Bord, in der Eigenschaft als Schiffer oder Schiffsmann zugezogen hat. Grade in den letzten Wochen hat das Schiedsgericht für Unfallversicherungssachen wiederholt Gelegenheit genommen, durch Urtheilssprüche das Vorhergesagte zu bestätigen. Unter den vielen Fällen mag einer nachstehend erwähnt werden, weil die Schiedsgerichts-Begründung bezüglich der Abweisung ausführlich ist und die Lücke in der Gesetzgebung deutlich zum Vorschein bringt.

Witwe A. in Zingst hat am 23. Januar 1898 der See-Berberufsgenossenschaft mitgetheilt, ihr Ehemann, der Schiffskapitän A. vom Dampfer „Siegfried“, sei am 9. December 1896 in Hongkong verstorben, ohne eines Unfalls als Todes-Ursache Erwähnung zu thun, aber um Gewährung einer Rente gebeten. Die See-Berberufsgenossenschaft lehnte die Ansprüche auf Hinterbliebenen-Rente ab. Auch das Schiedsgericht erkannte auf Abweisung der Ansprüche aus folgenden Gründen: Die Abweisung musste erfolgen, da nicht nur von klägerischer Seite ein Betriebsunfall gar nicht behauptet worden, sondern die von beklagter Seite herbeigeführten Erhebungen, welche veranlassten, wie die Mittheilung der Rhederei, das Gutachten des Krankenhausarztes in Hongkong und die eidesstattlichen Aussagen von 4 Personen der Schiffsbesatzung ergeben haben, dass der klägerische Erblasser von einem Betriebsunfall im gesetzlichen Sinne überhaupt nicht betroffen, dass er vielmehr unabhängig von solchem erkrankt und verstorben. Wäre auch die Vermuthung der Klägerin richtig, dass ein Klimafieber den Tod herbeigeführt hat, so würde darin ein Betriebsunfall nicht erblickt werden können, da nach den Motiven zum See-Unfall-Versicherungsgesetz und anderweitigen Entscheidungen Erkrankungen in Folge klimati-

scher Einflüsse als Betriebsunfälle nicht, sondern höchstens als Gewerbekrankheit, die nicht zur Entschädigung berechtigt, angesehen werden können. Der klägerische Erblasser hat offenbar im natürlichen Verlauf der Dinge seinen Tod gefunden, sei es, dass er in Folge krankhafter Disposition oder allmählig schädigend wirkender klimatischer Einflüsse tödtlich erkrankt ist.

Ausser der Reisedauer der einzelnen im nordatlantischen Postverkehr beschäftigten Dampfer von Europa (Southampton) nach New-York, über die bereits berichtet ist, hat das postalische Departement Washingtons auch andere wichtige Angaben gemacht, von denen hier folgende Erwähnung finden: Verausgabt an Post und Packete befördernde Rhedereien sind innerhalb eines Jahres (vom 1. Juli 1897 bis 30. Juni 1898) vom amerikanischen Postamt 191 000 £. Davon entfielen auf die International Navigation Company (American Line) 116 160 £, die Cunard-Line 34 583, Norddeutschen Lloyd 17 604, White-Star-Line 10 707, Hamburg-Amerika-Linie 5 486 £, insgesamt 184 540 £. Die noch an der vorerwähnten Gesamtsumme fehlenden 6 460 £ verdienten nicht unter Contract mit der Regierung stehende Dampfer. Letztere erhalten, wenn sie das Sternenbanner führen, für von New-York beförderte Postsachen  $1\frac{1}{2}$  d per  $\frac{1}{2}$  Unze, oder 640 £ per Ton à 1000 kg Fracht, wenn Postkarten und Briefe das Gewicht darstellen, jedoch  $\frac{1}{2}$  d für 2 Unzen oder 32 £ per Ton, für den Transport anderer Postsachen. Nicht so hoch remunerirt werden unter ausländischer Flagge fahrende Dampfer, wenn sie ohne Contract Postsachen von der Neuen nach der Alten Welt transportiren, denn diesen gebührt nur 1 s 10 d für jedes Pfund oder 176 £ für jede Ton beförderte Briefe oder Postkarten und  $2\frac{1}{2}$  d per Pfund oder 18 £ per Ton anderer Postsachen.

Die den Nordamerikaner auszeichnenden Gaben, Unternehmungsgeist und praktischer, weitschauender Blick, haben gegenwärtig in Cuba und Puertorico Gelegenheit zu weitgehendster Bethätigung. Wie ernst der Amerikaner es mit der Absicht nimmt, den vom spanischen Joch befreiten Inseln die Segnungen modernster Errungenschaften zu Theil werden zu lassen, beweist die zur Erfüllung des erwähnten Zwecks in letzter Zeit zahlreich gegründeten Gesellschaften. Eine der hervorragendsten Unternehmervereinigungen dieser Art ist das „American West Indies Syndicate“, eine Anfang September v. J. mit einem Capital von 18 Millionen Dollar incorporirte Gesellschaft, welche bedeutende ihr von der Bundesregierung bewilligte Privilegien besitzt und als Aequivalent für diesen Genuss sich verpflichtet hat, moderne Bahn- und Dockanlagen bei Havana anzulegen. Ebenfalls ist eine

Werft geplant, auf welcher Schiffe grösster Dimensionen gebaut werden sollen. Die neuen Hafenanlagen, welche gleich den eingleisigen Bahnanlagen am kommenden ersten Februar fertiggestellt sein werden, weisen bei einer Wassertiefe von 30' eine Länge von 600' auf und ermöglichen auch den grössten Schiffen eine bequeme Anlage an der Landungsstelle. Beabsichtigt das „Syndicate“ ein Eisenbahnnetz über die ganze Insel zu bauen, wie solches in der amerikanischen Presse des öfteren betont wird, dann finden die Amerikaner einen ihnen ebenbürtigen Concurrenten als Gegner. Bekanntlich liegt das bisher allerdings nur sehr mangelhaft geleitete Bahnwesen in Händen englischer Kapitalisten, welche gewiss nicht gutwillig dem Eindringling das Feld räumen werden. Erwähnt mag noch werden, dass die amerikanischen Unternehmer nach Möglichkeit cubanische Arbeitskräfte zum Bau der Bahn- und Hafenanlagen heranziehen.

## Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg über das Jahr 1898.

**Allgemeine Geschäftslage.** Die Ausfuhr aus Deutschland (ohne Edelmetalle) erreichte in den neun ersten Monaten dieses Jahres den Betrag von 2742 Millionen M gegen 2684 Mill. M in der gleichen Zeit des Vorjahres, ein nicht ungünstiges Ergebniss, zumal da in derselben Periode die Ausfuhr Frankreichs mit 2554 Millionen Fres. um 93 Millionen Fres., und die Ausfuhr Englands mit 172 Millionen £ um 3 Millionen £ hinter dem Vorjahre zurückgeblieben ist. Immerhin mehren sich aber die Anzeichen dafür, dass die Errungenschaften Deutschlands auf den überseeischen Märkten seine Konkurrenten zu gesteigerter Thätigkeit angespornt haben, und Deutschlands Industrie und Handel haben alle Ursache, sich vor Ueberhebung zu wahren, die nur ihren Konkurrenten die Wege ebnen kann. Wir sind daher dem Herrn Reichskanzler sehr dankbar dafür, dass er anlässlich verletzender Angriffe in deutschen Zeitungen sowohl gegen das konkurrirende Ausland, namentlich England, als auch gegen Absatzländer darauf aufmerksam gemacht hat, wie solche Angriffe geeignet sind, das Ausland zwecklos zu reizen, deutschfeindliche Strömungen zu stärken und den Absatz deutscher Erzeugnisse zu hindern. Es ist zu hoffen, dass dieser Hinweis allseitig wird beherzigt werden.

**Spanien und Amerika.** Der Krieg zwischen den Vereinigten Staaten und Spanien hat Anfangs eine erhebliche Beunruhigung für den Handel und die Schifffahrt auch der neutralen Staaten herbeigeführt und, vielfach wohl unnöthiger Weise, Verladere und Rheder veranlasst, Versicherung gegen Kriegsgefahr zu nehmen. Beide kriegführende Staaten erklärten, die Grundsätze anerkennen zu wollen, dass die neutrale Flagge feindliches Gut mit Ausnahme von Kriegskontrebande deckt, und dass neutrales Gut mit Ausnahme von Kriegskontrebande, auch unter feindlicher Flagge der Wegnahme nicht unterliegt.

**See-Kriegsrecht.** Was aber als Kriegskontrebande zu betrachten sei, darüber gaben die Vereinigten Staaten ebenso wenig eine Erklärung ab, wie darüber, in welchen Fällen neutrale Schiffe auf See angehalten und durchsucht werden könnten; und die spanische Erklärung, welche in letzterer Beziehung gutgläubige Neutrale ausreichend sicher stellte, dehnte den Begriff der Kriegskontrebande sehr weit aus, u. A. auch auf den für Handel und Landwirthschaft wichtigen Artikel Salpeter. Unser Ersuchen an die Reichsregierung, von den

Vereinigten Staaten eine Erklärung über ihre Auffassung des Begriffs der Kriegskontribunde und ihre Handhabung des Durchsuchungsrechts, und von Spanien eine Einschränkung seiner Erklärung in der angegebenen Richtung herbeizuführen, hat keinen Erfolg gehabt. Bei dem Gange der Ereignisse verlor die Frage auch bald an praktischer Bedeutung. Wir halten es aber für sehr wünschenswerth, dass in die neuen Handelsverträge Bestimmungen über die Rechte der Neutralen in Kriegszeiten aufgenommen werden und damit eine werthvolle Ergänzung des Völkerrechts angebahnt werde.

**Kaiser Wilhelm-Kanal.** Am 30. September nächsten Jahres läuft die Frist ab, innerhalb deren der Tarif für den Kaiser Wilhelm-Kanal durch kaiserliche Verordnung festgesetzt werden kann und es wird nach den getroffenen Bestimmungen dann dessen gesetzliche Festlegung erforderlich. In dieser Veranlassung sind Erörterungen darüber eingeleitet, ob und welche Aenderungen an dem jetzigen Tarif vom 4. August 1896 vorzunehmen sein möchten. Dieser Tarif, der gegen denjenigen vom 4. Juni 1895 eine erhebliche Abgaben-Ermässigung für grosse Schiffe herbeigeführt hat, hat sich entschieden bewährt. Der gesammte Kanalverkehr hat sich unter der Herrschaft des neuen Tarifs um 61%, der Durchgangsverkehr sogar um 75,5%, der Netto-Ertrag um 42,8% gesteigert. Immerhin steht aber den laufenden Ausgaben von 2 278 000  $\mathcal{M}$  erst eine Einnahme von 1 300 000  $\mathcal{M}$  gegenüber. Dies hat verschiedene Körperschaften veranlasst, wiederum, wie gelegentlich der erster Revision des Tarifs, eine Abstufung der Abgaben je nach den grösseren oder geringeren Vortheilen zu befürworten, welche der Kanal für die verschiedenen Fahrten bietet, wobei aber die gemachten Vorschläge im Einzelnen vielfach von einander abweichen. Wir halten das System verschiedener Bemessung der Schiffsabgaben je nach der Herkunft oder Bestimmung der Schiffe überhaupt für nüsslich, namentlich aber, wenn, wie hier, die Unterschiede in den Vortheilen bei den verschiedenen Fahrten so geringfügig sind, dass sie hinter anderen Unterschieden, z. B. denjenigen aus der Durchfahrtszeit durch den Kanal (bei Dampfschiffen durchschnittlich 8, bei Schleppzügen 24 Stunden) zurückstehen. Die Gründe für die vorgeschlagene Differenzirung haben seit den früheren Erörterungen noch weiter an Gewicht verloren. Ein grösserer Erfolg für die Hebung des Kanalverkehrs, als er durch den jetzigen Tarif erreicht ist, hätte durch eine andere Gestaltung desselben schwerlich erzielt werden können. Und wenn für jene Vorschläge die überwiegenden Vortheile hervorgehoben werden, die der Kanal den Elbhäfen gewähre, so ist darauf hinzuweisen, dass ihr Antheil am Kanalverkehr, der 1895/96 25,68% betrug, 1897/98 auf 20,66% zurückgegangen ist, während sich derjenige der Rheinhäfen von 7,15 auf 9,80%, derjenige der britischen Häfen von 4,16 auf 6,31% gehoben hat. Die Thatsache, dass dieser letztere Antheil noch immer sehr gering ist gegenüber dem grossen Verkehr zwischen England und der Ostsee, findet ihre Erklärung darin, dass für diesen Verkehr ganz überwiegend die Fahrten nach den nordenglischen und schottischen Häfen in Betracht kommen, für welche die Kanalbenutzung auch bei weitgehendster Abgabenermässigung keinen Vortheil bietet. Wir halten es daher für das Richtigste, zumal häufige Aenderungen derartiger Tarife immer unerwünscht sind, den jetzigen Tarif einstweilen beizubehalten und die Befugnis des Bundesraths zur vorläufigen Feststellung des Tarifs um 5 oder 10 Jahre zu verlängern. Wir glauben, dass der Kanalverkehr unter dem jetzigen Tarif sich ferner heben wird, um so mehr als der demnächst zu eröffnende Dortmund-Ems-Kanal ihm neuen nicht unerheblichen Zuwachs bringen dürfte.

**Küstenschiffahrt.** Am Verkehr des Kaiser Wilhelm-Kanals sind aussorddeutsche Ostseehäfen nur mit 25,25%, andere aussorddeutsche Häfen — wenn man die in einer Position aufgeführten niederländischen, belgischen und Rhein-

häfen (9,80%) des überwiegend deutschen Verkehrs wegen zu den deutschen rechnet — nur mit 8,90% betheilt. Der Antheil der deutschen Flagge, der 1895/96 schon 68,80% betrug, hat sich 1897/98 noch weiter, auf 69,30% gesteigert. Trotz der ihr hiernach durch den Kanal gebotenen Gelegenheit zu erweiterter Thätigkeit klagt die kleine deutsche Küstenschiffahrt noch immer über ihre Lage, und ihre Wortführer streben erneut den Ausschluss der fremden Flaggen vom deutschen Küstenverkehr an. Ob die Klagen bei den auch für diese Fahrt in den letzten Jahren wesentlich gebesserten Frachtverhältnissen berechtigt sind, mag dahingestellt bleiben; die erstrebte Abwehrmaassregel ist es gewiss nicht. Die kleinen, meistens veralteten Küstenfahrer sind der Konkurrenz der Dampfer, und insbesondere der Leichter, nicht gewachsen. Unter den im Jahre 1896 im deutschen Küstenverkehr beladen angekommenen 38 436 Schiffen mit 3 322 342 Register-Tons befanden sich 1792 Leichter mit 390 195 Tons; was bedeuten dem gegenüber die in diesem Verkehr angekommenen 1681 fremden Schiffe mit 307 660 Tons, und wie kann von deren Ausschluss eine Besserung in den beklagten Verhältnissen erwartet werden? Am Küstenverkehr Schwedens, Norwegens und Grossbritanniens ist die deutsche Flagge viel stärker betheilt, als die Flaggen jener Länder an demjenigen Deutschlands. Von ausserordentlich viel grösserer Bedeutung aber noch ist die deutsche Küstenfahrt in transoceanischen Ländern. Die in anderen Ländern bestehenden und neuerdings mehrfach ausgedehnten Beschränkungen der freien Küstenfahrt schädigen die deutschen Rhedereien aufs Empfindlichste. Es würde das Verkehrteste sein, was Deutschland thun könnte, wenn es durch eine so wirkungslose Maassregel, wie die beantragte, jener nachtheiligen Strömung noch weiter Vorschub leisten wollte.

**Bergelohn.** Mit der Vorlage betreffs der Revision der Seemanns-Ordnung, welche uns auch in diesem Jahre wiederholt beschäftigt hat, dürfte dem Reichstage ein Antrag auf Abänderung des § 749 des Handelsgesetzbuches zugehen, nach welchem von dem Berge- und Hilfslohn der Rheder die Hälfte, der Schiffer und die übrige Besatzung je ein Viertel erhalten, wenn nicht durch Vertrag Anderes bestimmt ist. Die Seelute wünschen lebhaft die Beseitigung dieser Vertragsfreiheit, von welcher in den Heuerverträgen vielfach Gebrauch gemacht wird. Der Deutsche Nautische Verein hat befürwortet, diesem Wunsche zu entsprechen und die Vertheilung des Berge- oder Hilfslohns dahin festzusetzen, dass bei Dampfschiffen der Rheder zwei Drittel, Kapitän und Mannschaft je ein Sechstel bei Segelschiffen der Rheder die Hälfte, Kapitän und Mannschaft je ein Viertel erhalten. Die Untervertheilung des auf die Mannschaften entfallenden Antheils soll nach einem vom Schiffer aufzustellenden Plan von dem abmusternden Seemanns-ante festgestellt werden. Wir halten diesen Vorschlag für zweckmässig.

**Heuerstelle.** Die vorgeschlagenen Bestimmungen über die Regelung des Heuerbaaswesens haben für Hamburg nur geringe Bedeutung, nachdem mit dem 1. November vorigen Jahres die Heuerstelle des Vereins Hamburger Rheder in's Leben getreten ist und sich bewährt hat. Zu wünschen ist nur, dass die verhältnissmässig wenigen Rhedereien, welche sich noch von der Einrichtung fern halten, sich ihr anschliessen möchten. Nach dem Muster der hiesigen, hat auch der Verein Stettiner Rheder eine Heuerstelle eingerichtet und Aehnliches wird, wie wir hören, in anderen Häfen geplant. Ob angesichts dieser von den Rhedern der hauptsächlich in Betracht kommenden Seeplätze ergriffenen Initiative der Erlass der in Aussicht genommenen Vorschriften, die manche Beschränkungen herbeiführen und ohne die bereitwillige Mitwirkung der Betheiligten doch ziemlich wirkungslos bleiben würden, noch rathsam ist, erscheint uns zweifelhaft. — Nachdem die hamburgischen Rhedereien in diesem Herbste beschlossen haben,



die Heuern der Seelente mit Rücksicht auf die günstige Lage der Rhederei zu erhöhen, ist die Heuerstelle angewiesen worden, auch für andere deutsche Schiffe nur zu den erhöhten Sätzen zu heuern.

**Arbeitsnachweis für Schauerleute.** Bei den Verhandlungen über den Hafenarbeiterstrike hatte sich ergeben, dass auch die Arbeitsnachweis-Verhältnisse der Schauerleute dringend der Regelung bedürfen. Die Vereine der Rheder, der Schiffsmakler und der Stauer haben sich daher eingehend mit dieser Frage beschäftigt. Der Senat hat die ihm vorgelegten Statuten des Arbeitsnachweises für die Stauerbetriebe, in denen eine aus Arbeitgebern und Arbeitnehmern zusammengesetzte Beschwerdekommision vorgesehen ist, genehmigt, und auf Grund derselben für den Bau von Arbeiterhallen, welche den arbeitssuchenden Leuten den bisher fehlenden Schutz gegen die Witterung gewähren, ein Haus am Baumwall miethweise und zwei Plätze an den diesseitigen und jenseitigen Quais unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Nachdem die Mittel zum Bau durch Beiträge der Beteiligten aufgebracht sind, wird an der Herstellung der Hallen eifrig gearbeitet, so dass in den ersten Monaten des nächsten Jahres der Arbeitsnachweis eröffnet werden wird. Wenngleich in den Arbeiter-Versammlungen gegen diese für die Arbeitgeber mit erheblichen Kosten verbundene Einrichtung Stimmung gemacht wird, so glauben wir doch, dass die Schauerleute, deren Löhne in diesem Herbst erheblich erhöht sind, gleich den Seeleuten den Nutzen eines geregelten Arbeitsnachweises bald erkennen werden.

**Schiedsgericht für Kollisionssachen.** Nach Berathungen mit dem Verein Hamburger Rheder und dem Verein Hamburger Assecuradeure haben wir ein Regulativ für das „Hamburger Schiedsgericht für Kollisionssachen“ aufgestellt und hoffen, dass hervorragende Juristen als Vorsitzende und sachverständige Kaufleute und Nautiker als Beisitzer mitzuwirken sich bereit finden werden.

**Rhederei.** Für die Rhederei im Allgemeinen, und so auch für die hamburgische, ist das verflossene Jahr ein günstiges gewesen. Zum Theil hat dazu die aussergewöhnliche Inanspruchnahme von Schiffsraum durch den spanisch-amerikanischen Krieg beigetragen, in der Hauptsache ist aber die Steigerung der Frachten auf wirtschaftliche Verhältnisse, die grossen Getreidetransporte und die Zunahme des Waarenumsatzes überhaupt, zurückzuführen. Die hamburgische Kaufahrtflotte hat in diesem Jahre wieder um 20 573 Seglertonnen und 33 166 Dampfertonnen an Netto-Raumgehalt zugenommen. Im Bau befinden sich für hamburgische Rechnung 33 Dampfer mit ca. 200 000 Brutto Register-Tonnen. Nach der Reichsstatistik, deren Zahlen leider erst bis zum 1. Januar 1897 reichen, betrug der Raumgehalt der Hamburger Schiffe damals bei den Seglern 32,8 %, bei den Dampfern 54,1 % der gesamten deutschen Handelsflotte. Wenn letztere auch eine stetige allmähliche Zunahme aufweist, indem die Abnahme an Segelschiffen durch den Zugang an Dampfschiffen übertroffen wird, so ist ihr Antheil an der gesamten Handelsflotte der Welt doch noch immer ein geringer. Die britische Handelsflotte ist der deutschen um das Sechsfache überlegen (Januar 1897: 8 953 000 Tons gegen 1 487 000 Tons). Diese Ueberlegenheit der britischen Flagge, die auch im Schiffsverkehr Hamburgs zum Ausdruck kommt (von dem angekommenen Raumgehalt befinden sich etwa 45 % unter deutscher, 44 % unter englischer Flagge) macht sich namentlich in der freien Frachtfahrt geltend, wie denn beispielsweise der bedeutende Getreideverkehr vom Schwarzen Meere fast ausschliesslich durch englische Schiffe vermittelt wird. Hoffentlich wird die deutsche Rhederei sich mit der Zeit auch an dieser freien Frachtfahrt einen grösseren Antheil sichern, wie es ihr in der regelmässigen Fahrt erfreulicher Weise gelungen ist. Der Bau von Segelschiffen für grosse Fahrt hat sowohl in Deutschland wie in Grossbritannien ganz aufgehört, da ihr Anschaffungspreis

bei heutigen Frachten keinen Nutzen mehr verspricht. Das schliesst nicht aus, dass mit billig erworbenen Schiffen die Segelschiffsrhederei noch lohnend betrieben werden kann, wofür wir auch in Hamburg mehrfache Beweise haben. Neue Segelschiffe werden nur noch in erheblichem Maasse in Frankreich gebaut, und zwar grosse schnellsegelnde, welche für die längsten Fahrten bestimmt sind, um die vom französischen Staate gewährten bedeutenden Meilenprämien zu verdienen.

**Schiffbau.** Durch die zahlreichen Dampfer-Neubauten ist die deutsche Schiffbau-Industrie zu lohnenden Preisen voll beschäftigt, so dass für neue Aufträge längere Fristen bewilligt werden müssen. Hierdurch und durch die Annahme der wichtigen Marinevorlage, welche den deutschen Werften für längere Zeit lebhafte Thätigkeit für den Kriegsschiffsbau gesichert hat, haben sich manche derselben, auch mehrere hiesige, veranlasst gesehen, ihre Anlagen zu erweitern und ihre Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Erfreulich ist es, dass der grössten hiesigen Werft der Bau eines Linienschiffes übertragen, und dass ihr ferner von Auswärts ansehnliche Aufträge zugegangen sind, ein Zeichen dafür, dass man auch im Auslande der Leistungsfähigkeit der aufstrebenden deutschen Schiffbau-Industrie steigende Beachtung schenkt.

**Hafenverkehr.** Der Schiffsverkehr im hiesigen Hafen setzt seine rasch steigende Bewegung stetig fort. Nachdem derselbe im vorigen Jahre mit 11 173 angekommenen Schiffen von einem Netto-Raumgehalt von 6 708 000 Tons eine Zunahme von 696 Schiffen und 263 000 Tons gegen 1896 aufgewiesen hatte, hat die Zunahme in den ersten 11 Monaten dieses Jahres gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres bereits 320 Schiffe und 621 000 Tons betragen.

## Schiffbau.

Am 31. Dezember 1896 fand die Probefahrt des für Herrn Consul H. C. Horn in Schleswig auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck neuerbauten Dampfers „Herbert Horn“ statt. Auf derselben wurden die contractlichen Bedingungen in zufriedenstellender Weise erfüllt, so dass der „Herbert Horn“ seine erste Reise nach Cardiff antreten konnte, um von dort eine Kohlenladung nach dem La Plata zu bringen. Die Abmessungen des Dampfers sind folgende: Länge in der Wasserlinie 290' engl., Breite 41', Raumtiefe 19', Tiefgang 18' 6", Ladefähigkeit ca. 3500 Tons. Im Laufe dieses Monats wird der vor Kurzem für Rechnung der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiff-Rhederei Act.-Ges., Oldenburg, vom Stapel gelassene Dampfer „Vianna“ ebenfalls fertiggestellt werden und zur Ablieferung gelangen.

Am 22. December fand in der Eckernförder Bucht bei Kiel die Probefahrt eines von der kaiserlich russischen Regierung für die Lootsengesellschaft in Nicolajow bei den Howaldt's-Werken in Kiel bestellten Eisbrechers und Bergungsdampfers statt. Statt der stipulirten Geschwindigkeit von 10 1/2 Knoten erzielte der Dampfer während 6stündiger Probefahrt 12 1/2, bis 13 Knoten, während die unter normalen Umständen mit 1200 Pferdekraften arbeitende Maschine bei Anwendung von Howden's forziertem Zug mit Leichtigkeit bis zu 2000 Pferdestärken indizierte, bei einem Kohlenverbrauch von 0,68 kg per indizierte Pferdestärke und Stunde. Der Dampfer, mit gewaltigen Eisverstärkungen aus bestem deutschen Stahl erbaut, hat folgende Dimensionen: 186'×42'×19'. Derselbe ist seinem Zwecke entsprechend, mit kräftigen Pumpen versehen, worunter besonders eine 1 000 000 Liter pro Stunde fördernde Zentrifugal-Bergungspumpe, sowie eine grosse Duplex Dampfpumpe für Feuerlöschzwecke (7000 Liter pro Stunde) auffallen. Ferner besteht die Ausrüstung aus Taucher-Einrichtung, Raketenapparat, elektrischen Scheinwerfern etc., auch ist an Bord eine Reparatur-Werkstatt mit den nöthigen Werkzeugmaschinen eingerichtet.



Der von der Helsingfors Eisenschiffs- und Maschinenbauerei für Rechnung Det forenede Dampskibs Selskab in Kopenhagen neuerbaute Dampfer „Arno“ machte zur vollständigen Zufriedenheit am 24. December 1898 seine officiële Probefahrt im Sunde. Das Schiff zur höchsten Klasse des Bureau Veritas, unter „special survey“ gebaut, ist 228'6" lang im Hauptdeck, 33'0" breit und 15'11" tief im Raume und mit 3facher Expansionsmaschine mit Oberflächen-Condensation versehen. Während der Probefahrt indicirte die Maschine normal

640 Pferdestärken und beim Forciren 1250 Pferdestärken und es wurde eine Geschwindigkeit von 11 Knoten erreicht. — Der Dampfer „Tiber“, welcher ein Schwesterschiff des oben-erwähnten „Arno“ ist und gleichfalls für Rechnung Det forenede Dampskibsselskab gebaut wird, wurde am 24. Decbr. Mittags um 12 Uhr zu Wasser gelassen. Gleichzeitig wurden die Kiele für 2 Stableichter für dieselbe Gesellschaft gelegt.

### Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (December).

Gattung	Dimension	Tonnage	Rheder	Erbauer	Name des Schiffes
a. deutsche Werften.					
PD.	375×46×30	6300 T.	Hamburg-Südamerik. D.-Ges.	Reiherstieg-Schiffw.u.Maschinenf.	„Santos“
„	—	12800gr.T.	Hamburg-Amerika-Linie	Blohm & Voss, Hamburg	„Graf Waldersee“
FD.	390×47'8"×31	—	Deutsch-Australische D.-G., Hamburg	Flensburger Schiffsbau-Gesellsch.	„Varzin“
„	135×23×11	450 T.	Oldenburg-Portugies. A.-G., Oldenburg	Henry Koch, Lübeck	Vianna
b. englische Werften.					
PD.	382×46×25	—	Elder Dempster & Co., Liverpool	Raylton, Dixon & Co., Middlesbrough	Clarence
EsB.	—	160gr.T.	Great Northern Fishing Comp., Hull	Mackie & Thomson, Govan	Equery, Eagle, Erith
FD.	445×52×30'10"	8000d.w.	Elder Dempster & Co., Liverpool	Palmer's Shipb. & Iron Co., Jarrow	Monteagle
„	352×48×27'9"	6000d.w.	Andreas Olsen, Bergen, Norwegen	Irvine Shipb. & Dry-Docks Co., W.-Hartlep.	Bergenhus
PD.	341×45×28'6"	5500d.w.	Haslehurst & Co., London	Craig Taylor & Co., Thornaby o/T.	Claverdale
FD.	351×48×29'3"	—	Jos. de Poorter, Rotterdam	John Priestman & Co., Southwick	Folmina
EsD.	110×21×11	—	Deepsea-Fish. & Ice-Co., Boston	John, Jones & Sons, Liverpool	Carrington
FD.	285×41'6"×20'2"	—	Fr. C. Strick & Co., Swansea	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Daghistan
EsD.	—	170gr.T.	Fisher, Morris & Co., Grimsby	Eine Huller Firma	Fawn
FD.	136×23×11'2"	—	North Devon S. S. & Co., Liverpool	R. Thomson & Sons, Sunderland	Fremington
„	264×39'3"×19'5"	2600d.w.	Wm. Cory & Son, London	S. P. Austin & Son, Sunderland	Hendon
EsD.	—	180gr.T.	Metropolitan S. F. Co., Grimsby	Eine Beverly Firma	Norsman
„	—	196 „	E. J. Williams & Co., Hull	„	Paronia
FD.	152'3"×23'6"×12'3"	520d.w.	J. Edwards & Co., Liverpool	Williamson & Son, Workington	Rock Channel
„	—	3401gr.T.	Comp. Havraise Pen. de Nav., Havre	Eine Sunderland Firma	Ville de Tamatave
„	—	—	W. Fieldgate & Son, Colchester	Eine Neu-Holland Firma	Walrus
„	300×43×23	—	Pickering & Co., Middlesbrough	R. Craggs & Sons, Middlesbrough	Brookwood
EsD.	—	155 gr.T.	Hull Steam Fishing Co.	Huller Firma	Auckland
FD.	341×47×27'4"	—	Webster & Barraclough, W.-Hartlepool	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Barton
„	350' Länge	—	Elder Dempster & Co., Liverpool	Furness Withy & Co., Hartlepool	Degama
„	306×43×20'10"	—	Frank C. Strick & Co., London	Wood Skinner & Co., Newcastle	Muristan
„	341×48×26'8"	5500d.w.	J. J. & C. H. Forster, Newcastle	Swan & Hunter, Wallsend	Newcastle
PD.	300×40'8"×22'6"	—	North Mount & Lyell Copper Co.	Armstrong, Whitworth Co., Walker	North Lyell
c. schottische Werften.					
FD.	300×45'6"×26'6"	5400d.w.	Deutsch. D.-Ges. „Aigo“, Bremen	W. Hamilton & Co., Glasgow	Asia
„	—	7200d.w.	Charente S. S. Co., Liverpool	Eine Glasgower Firma	Collegian
„	—	2000d.w.	China & Manila S. S. Co., Hongkong	Hall, Russel & Co., Aberdeen	Diamante
„	440×52'6"×33'6"	8200d.w.	Ocean S. S. Co., Liverpool	Scott & Co., Glasgow	Idomeneus
„	—	2500d.w.	Red Cross Society, Japan	Lobnitz & Co., Renfrew	Kosai Maru
FD.	—	—	Britische Admiralität	Simons & Co., „	Recovery
„	—	—	Turnbull, Martin & Co., London	Eng. & Shipb. Co., Clydebank	Nairnshire
„	280×38×23'3"	2050d.w.	Finnische D.-Ges., Helsingfors	Sourlay & Broth. & Co., Dundee	Polaris
PD.	440×54×40'10"	—	Shaw, Lavill & Albion Co., London	W. Denny & Broth., Dumbarton	Waiwera
FD.	—	1000gr.T.	W. Robertson, Glasgow	Eine Bowling Firma	Corundum
„	198×30×15'4"	—	Tatham, Bromage & Co., London	Grangemouth Dockyard Co.	Engineer
„	—	2600gr.T.	Harris & Dixon, London	Eine Glasgower Firma	Onslow
„	135×23×11	360d.w.	Wm. Robertson, Glasgow	Carmichael, Maclean & Co.,	Plasma
„	135×21×10'6"	320d.w.	„	„ Greenock	Prase
EsD.	117×21'3"×12'3"	19 gr.T.	Pickering, Baldane & Co., Hull	Alex. Hall & Co., Aberdeen	Sirdar
FD.	360×49'9"×28'	6400d.w.	Charles Barrie, Dundee	Russel & Co., Glasgow	Den of Ogil
„	375×50×28'8"	4400gr.T.	Maclay & M'. Intyre, Glasgow	Henderson & Co., Patrick	Almora
„	314×44×23'3"	2500gr.T.	Unbekannt	Rodger & Co., Glasgow	Normanton
d. irische Werften.					
„	550×63×44	12000gr.T.	White Star Line, Liverpool	Harland & Wolff, Belfast	Medic

Ausserdem von englischen Werften: 1 Yacht, 1 Schlepper, von schottischen: 1 D.-Bagger, 1 Schlepper und 2 gr. Schuten.

Anmerkung. PD. bedeutet Passagierdampfer; FD. Frachtdampfer; EsD. Fischdampfer; EsB. Eisbrecher.

Die Werften an der Goeste sind im verfloßenen Jahre wieder vollauf beschäftigt gewesen. Es wurden Stahlfahrzeuge von zusammen über 20 000 Tons Raumgehalt und ferner Maschinen mit insgesamt ca. 5000 indischen Pferdekräften gebaut. Nach einer Tabelle der „Nordwestdeutschen Ztg.“ hat Joh. C. Tecklenburg A.-G. in Geestemünde 9 Dampfer von insgesamt 9689 Reg.-Tons Brutto gebaut, darunter den Schraubendampfer „Amirax“ von 6571 Reg.-Tons. — G. Seebeck A.-G. in Bremerhaven baute 7 Dampfer von insgesamt 5484 Reg.-Tons, darunter den Zweischraubenampfer „Trier“ von 3168 Reg.-Tons. Ferner ist auf dieser Werft eine Barkasse von 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> m Länge mit Petroleummotor für Valparaiso, sowie ein Prähm von 15,6 m Länge für die kaiserliche Werft in Wilhelmshaven fertiggestellt worden. — Rickmer's Heismühlen in Bremerhaven sind in der Liste mit 5 Dampfern von zusammen 4765 Reg.-Tons vertreten, darunter das Vollschiff „Mabel Rickmer“ von 2065 Reg.-Tons. — F. W. Wencke in Bremerhaven hat zwei Dampfer von 328 Reg.-Tons erbaut. Auf dieser Werft entstanden auch noch drei Hinterraddampfer für Südamerika, die erst an ihrem Bestimmungsort fertig zustimmengenistet werden.

## Vermischtes.

**Neuer Hafen auf Kuhwärder für die Hamburg-Amerika-Linie.** Der von der Hamburger Bürgerschaft niedergewetzte Ausschuss zur Prüfung des Senatsantrages, betr. Erbauung eines neuen Hafens auf Kuhwärder für die Hamburg-Amerika-Linie und die Verlegung der Auswanderer-Baracke am O'Swaldplatz empfiehlt einstimmig die Annahme des Senatsantrages, die dahin gehen 1. dass auf Kuhwärder ein an die Hamburg-Amerika-Linie zu verpachtender Hafen in Gemessheit der Pläne und Kostenanschläge des Wasserbaudirectors vom 5. Februar 1898 mit einem Kostenanwande von 20 595 000 M. erbaut; 2. dass die in dem Verträge vom 16. September 1896 vereinbarten Bestimmungen über die von der Hamburg-Amerika-Linie neuverbautes Auswandererbaracken ratificirt und demgemäß staatsseitig ein Betrag von 140 000 M. zu den Kosten des Baues geleistet werde; 3. dass die Finanz-Deputation ermächtigt werde, die für die vorerwähnten Bauten erforderlichen Geldmittel bestmöglichst anzuleihen.

**Prüfungswesen.** Uebersicht der Ergebnisse der in der Provinz Hannover im Jahre 1898 abgehaltenen Prüfungen zum Schiffer auf grosser Fahrt, zum Steuermann, zum Schiffer auf kleiner Fahrt und in Maschinenkunde.

Prüfungsort	Schiffer a. gr. Fahrt			Steuern- leute			Schiffer a. kl. Fahrt			Maschinen- kunde		
	zugelassen	bestanden	nicht bestand.	zugelassen	bestanden	nicht bestand.	zugelassen	bestanden	nicht bestand.	zugelassen	bestanden	nicht bestand.
Geestemünde	34	30*	4	27	25	2	13	12	1	27	20	1
Laer	22	21	1	7	4	3	11	10	1	15	15	
Papenburg	13	12	1	15	15		—	—		8	8	
Timmen	—	—	—	13	10	3	15	15		—	—	
Engden	—	—	—	—	—	—	3	3		—	—	
Gründewich	—	—	—	—	—	—	11	11		—	—	
	69	63*	6	62	64	6	53	51	2	50	49	1

\* darunter 1 mit Auszeichnung bestanden; \* darunter 3 mit Prämien bestanden; \* darunter 2 mit Auszeichnung bestanden.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 16. bis 31. December 1898 den Kaiser Wilhelm-Kanal 446 Schiffe, und zwar 301 Dampfer und 145 Segler. An der Durchfahrt beteiligten sich 343 deutsche, 71 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 15 holländische, 12 englische und 5 russische Schiffe.

**Elbflottenwesen.** Anlässlich der Verhandlungen zur Reorganisation des Elbflottenwesens bringt das „Alt. T.“ über die augenblickliche Gestaltung des letzteren folgende interessante Mittheilungen: Die Elbflotten bestehen aus 158 Lootsen und zwar aus 80 Haupt- oder Volllooten und 78 Neben- oder Patentlooten. Von den Lootsen stellt Preussen 74 Voll- und 48 Neben- oder Patentlooten, Hamburg 6 Volllooten und 30 Nebenlooten. Die preussischen Lootsen zerfallen in die Oeregelgänger, Neumühlener, Bankensser, Glückstädter und Hannoverschen Elbflotten, welche für sich mit 40 Voll- und 22 Nebenlooten in der Oeregelgänger-Neumühlener Lootsenbrüderschaft, mit 10 Voll- und 5 Nebenlooten in der Bankensser Lootsenbrüderschaft, mit 8 Patentlooten in der Glückstädter Elbflotten-Gesellschaft und mit 24 Voll- und 13 Nebenlooten in der Hannoverschen Elbflotten-Gesellschaft vereinigt sind. Neben den erwähnten 158 Lootsen sind 12 Reservelooten vorhanden, welche als Anwärter für frei werdende Nebenlootenstellen mit Lootsenpatenten zugelassen sind. Die Haupt- und Volllooten sind berechtigt von See und am dem Kaiser Wilhelm-Kanal in die Elbe einlaufende Schiffe jeder Art nach Hamburg-Altona und dem zwischen der Lootsenstation bei Brunsbüttel und Hamburg liegenden Elbläufen und von dort nach See zu bringen. Die Neben- oder Patentlooten dürfen Schiffe jeder Art von Hamburg-Altona und den unterhalb liegenden Elbläufen nach dem Kaiser Wilhelm-Kanal und nach der See führen. Die Glückstädter Patentlooten haben die Rechte der Patentlooten und sind ausserdem berechtigt, Schiffe aus der See nach Glückstadt und der Stör und von dort nach Hamburg-Altona zu looten. Die Reservelooten sind ausnahmsweise Lootsen-dienste zu thun berechtigt, wenn keine Haupt- oder Nebenlooten zur Wahrnehmung des Dienstes zur Verfügung stehen.

**Jahresabschluss der Navigazione Generale Italiana.** Nach der mit dem 30. Juli v. J. abschliessenden Bilanz der Navigazione Generale Italiana für 1897/98 beträgt die Bruttoeinnahme 38,33 Mill. L., wovon für Betriebskosten und sonstige Ausgaben 36,76 Mill. L. abgehen, so dass als Reingewinn 2 568 048 L. verbleiben, d. i. rund 123 000 L. weniger als im Vorjahre. Die Dividende beträgt 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub> L. auf die früher 500 L., jetzt 300 L. Nominal lautende Actie. Dabei ist in Betracht zu ziehen, dass die Gesellschaft damals Transporte nach Massana hatte und dass diesmal die Kohlen wesentlich theurer waren, während gleichzeitig der Verkehr nach La Plata zurückging.

**Französische Seeunfallversicherungs-Gesellschaften.** Die französischen Seeunfallversicherungs-Gesellschaften sind in Paris durch zwanzig Firmen vertreten, welche über ein Gesamtkapital von 50 Millionen disponiren, wobei auf eine von ihnen schon allein die Hälfte dieses Betrages entfällt. Die Anteile der anderen variiren zwischen <sup>1</sup>/<sub>10</sub> und 3 Millionen Fres. Neun dieser Gesellschaften vertheilen voriges Jahr überhaupt keine Dividende; die grösste arbeitete mit einem Nutzen von 357 618 Fres. An Unfallentschädigungen hatten die 20 Gesellschaften 14<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen zu zahlen, während sie an Prämien nur 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen vereinnahmten. Wenn man von diesem Mehr die Verwaltungs- etc. -Unkosten mit über 4 Millionen abzieht, so bleibt allerdings ein sehr winziger Nutzen. Hiernach kann nicht in Abrede gestellt werden, dass das französische Seeunfallversicherungswesen sich in einer kritischen Lage be-

findet. Seit Jahren sind die Einnahmen ständig gesunken. Die französischen Gesellschaften sollen sich nun mit dem Gedanken eines gemeinsamen Vorgehens aller europäischen und amerikanischen Interessenten tragen, behufs einheitlicher Gestaltung der Versicherungsbedingungen und Aufstellung einer Reihe von „Normalprämien“.

## Kleine Mittheilungen.

Die Handelskammer zu Hamburg hat für das Jahr 1899 Herrn Adolph Woermann zu ihrem Vorsitzenden und Herrn Hermann Robinow zu dessen Stellvertreter erwählt.

Die Hamburg - Amerika - Linie hat der Werft von H. Brandenburg auf Steinwärden den Bau eines neuen grossen Getreide-Elevators in Auftrag gegeben, dessen Leistungsfähigkeit etwa 150 Tons per Stunde betragen soll. Die Maschinen des Fahrzeuges sollen von der Firma G. Luther in Braunschweig angefertigt werden.

Die holländische Regierung hat der zweiten Kammer einen Gesetzentwurf vorgelegt für Verbesserungen am Ymuiden-Kanal, der Amsterdam mit der See verbindet, dahin, dass auch die grossen Dampfer Amsterdam ohne Leichterung erreichen können. Die Arbeit, deren Kosten auf 7 500 000 fl. geschätzt werden, wozu Amsterdam 10 % beisteuert, soll in 10 Jahren vollendet sein.

Durch Vermittelung des kais. japanischen Consulats in Hamburg sind der Handelskammer zugegangen und auf deren Kanzlei im Schütting einzusehen: 1. Harbour regulations for the open ports, 2. Rules for Yokohama harbour, 3. Plan of Yokohama harbour, 4. Rules for Nagasaki harbour, 5. Plan of Nagasaki harbour. (In nächster Nummer wird dieses Thema eingehender behandelt werden. D. R.)

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 4. Januar. Als ordentliche Mitglieder werden die Herren Kapitäne Danielsson, „Aminon“, Tessedorf, „Polaria“ und Maass, „Bolivia“ aufgenommen. Alsdann begrüsst, in Abwesenheit des Vorsitzenden, Herr Kapitän Volkertsen die Versammlung als zum ersten Male im neuen Jahre und schliesst unter Zustimmung der Mitglieder die Sitzung. Eine zwanglose Unterhaltung hielt die Versammlung noch längere Zeit beisammen. Die General-Versammlung findet am 25. Januar statt.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 22. December abgehaltenen Versammlung, welche unter Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurden zunächst 2 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. Nachdem dann die Anträge des Verwaltungsrathes zur Effektenversicherung des Vereins einer nochmaligen Besprechung unterzogen waren, wurde zur Tagesordnung „Änderung des Lehrplanes der Navigationsschulen“, übergegangen. Nachdem hierzu auf die Beschlüsse des Vereins der Seesteuerleute im Einsgebiete hingewiesen war, wurde mitgetheilt, dass unser Verein sich zu Punkt 1: „Deutsche Sprache“ fast einstimmig dahin ausgesprochen habe, dass ein richtiger Gebrauch der deutschen Sprache in Wort und Schrift, Bedingungsfrage für die Erlangung des Steuermannspatentes werden solle. Während namentlich gewünscht wurde, dass für den Unterricht in den Fächern: „Deviation der Kompass“, „Kenntnisse

in allen Schiffsgeschäften“, „Havarien“, „Versicherungen und Bodmereien“ etc. mehr Zeit geschaffen werde, wurde andererseits darauf aufmerksam gemacht, dass durch Fortfall mancher unnützen Lehrgegenstände und der übergrossen Genauigkeit eine Menge Zeit erspart würde, die für zweckdienlichere Disziplinen verwendet werden könnte. Bezüglich der Stabilitätslehre sprach sich die Versammlung ganz entschieden gegen die Einführung in den Schulen aus, weil bei der Komplizirtheit der Rechnung ein wirklicher Nutzen für den Seemann nicht zu erwarten wäre. Hierauf wurde eine Ersatzwahl zum Verwaltungsrathe vorgenommen, und die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 4. Januar 1899.

Ausfrachten sind für prompte Schiffe mässiger Grösse etwas fester. Salpeterfrachten für September-October-Schiffe sind einen Schatten besser und wir notiren 27/6 minus 1/3 direct. Nachstehend einige der letzten Abschlüsse:

„Caswell“, Newcastle N. S. W., Guayaquil, 23/9, Kohlen.  
„Miltiades“, Sydney-London, 42/6 pr. T.-R.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 23. Dezember 1898.

Unser Frachtenmarkt zeigt fortgesetzt seit dem letzten Bericht etwas mehr Leben; der Bedarf für Getreideboote, im Gegensatz zu prompten Booten und solchen, die Anfangs Januar laden, ist sozusagen gleich null gewesen. Wir dürfen deshalb schliessen, dass nach der Jahreswende auch die Nachfrage nach dieser Raunte zunehmen wird, insofern bis jetzt noch wenig für spätere Beladung abgeschlossen ist, sowohl in Bezug auf Berth-Boote als auf solche nach Cork f. O. Wir können nur den Wunsch aussprechen, dass die Zukunft für Baumwolle-Boote eine ähnliche werde, sowohl vom Golf als von atlantischen Häfen, da das Baumwolle-Geschäft im ganzen Süden gegenwärtig sehr zurückgedrängt ist. Zeit-Boote haben hauptsächlich in der westindischen Fahrt Beschäftigung gefunden, weil der Bedarf vom Transatlantik die Charterer im Ganzen versorgt hat. In Anbetracht der Abnahme von Baumwolle-Vercharterungen vom Golf, hat sich das Holzgeschäft aus jener Richtung gehoben, wir erwarten mehrere Abschlüsse in nächster Zukunft. — Das Geschäft in Segelschiffsräumen ist wegen des unveränderten Mangels an passenden Schiffen sehr beschränkt gewesen; die Liste der während der Woche abgeschlossenen Charter ist ausserordentlich gering. Raten bleiben trotzdem fest.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3 1/2 d	20/	16/3	11/3
London,	4 1/2 d	25/	17/6	12/6
Glasgow,	5d	25/	17/6	15/1
Bristol	4 1/2 d	25/	20/	17/6
Hull	5d	25/	20/	17/6
Leith	5d	30/	22/6	17/6
Newcastle	5 1/2 d	30/	20/	15a17/6
Hamburg	70 s	26c.	20 cents.	50 mk.
Rotterdam	11c.	27 1/2 cts.	22 cts.	12a16c.
Amsterdam	11c.	27 1/2 cts.	22 cts.	12a16c.
Kopenhagen	4/	23/9	22/6	25/
Bordeaux	3/9	32 1/2 cts.	27 1/2 c.	\$ 8
Antwerpen	5d	26/3	20/	17/6
Bremen	70 s	27c.	20c.	12c.
Marville	4/	27/6	22/6	22/6a27/6

Baumwolle, gepr.: Liverpool 38 c. — Hamburg 35 c.  
— Rotterdam 35 c. — Amsterdam 35 c. — Kopenhagen 1, d.  
— Antwerpen 5-32 d. — Bremen 35 c. —.

Raten für Chartes je nach Grösse und Häfen:

	Cork & G. K. Y.	Bah. S.	Direct. U. K.	Costant. S.	Shanghai. S.
Getreide p. Dpfr.	4 1/2	4 1/2	3 7/8	3 9	.....
Raff. Petrol. p. Segel	.....	2 4/8	2 3/8	.....	21c.
	Hongkong.	Java.	Cebu.	Japan.	
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	18c.	14c.	13c.	19 1/2 c.	

## Büchersaal.

**Prädigtbuch für S. M. Schiffe.** Heft 4., gebunden  
Nr. 5, 25. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hof-  
Buchhandlung, Berlin.

Einen beachtenswerthen Beitrag zur homiletischen Literatur bildet das von dem evangelischen Feldpropst der Armee D. Richter im amtlichen Auftrage herausgegebene Prädigtbuch für S. M. Schiffe. Da die Predigten einen ganz bestimmten Zuhörerkreis voraussetzen und in Ermangelung eines Pfarrers an Bord von einem Offizier vorlesen werden sollen, so musste die Sammlung dadurch von vornherein ein eigenartiges Heftge erhalten, das schon allein vom praktisch-theologischen Standpunkt aus betrachtet, Interesse erwecken dürfte. Erwuchs doch damit dem Herausgeber die Aufgabe, mit gesundem Takt die Schranken zu berücksichtigen, die sich naturgemäss dadurch ergeben, dass im Munde des vorlesenden Offiziers manches fremdartig erscheinen könnte,

was dem geistlichen Redner sowohl hinsichtlich des Inhalts wie der Form der Rede zu sagen gestattet bzw. geboten ist. Dem Herausgeber ist es gelungen, mannigfache homiletische Gaben zu dem guten Zweck zu vereinigen, unseren Seelenten sonstig eine geeignete Erbauung zu ermöglichen. An der Abfassung der Predigten, die theils auf den Nordlandkreisen Seiner Majestät des Kaisers und Königs gelesen, theils von Marinepfarrern an Bord gehalten worden sind, haben sich ausser dem Herausgeber folgende Geistliche betheiligt: Oberhofprediger D. Kögel, Hofprediger D. Frommel, Gaisanpfarrer Hofprediger Kessler, Marine-Übersparrer Godel, Marine-stationspfarrer Rogge, Marinepfarrer Runland, Marinepfarrer Philipp.

Durch die damit hervorgerufene Abwechslung im Charakter der Predigten wird die Gefahr der Eintönigkeit, die beim regelmässigen Hören der von denselben Hand verfassten Predigten leicht entstehen könnte, in glücklichster Weise vermieden. Es wechseln miteinander ab schlichte Volkthümlichkeit und hoher rednerischer Schwung, eindringliche Wucht der Gedanken und innig felderndem Ton, geistvolle Verwerthung und Beleuchtung seemännischer Verhältnisse und erschöpfende Auslegung des Textes bis in seine feinsten Nuancen. Den Predigten ist die Gottesdienstordnung aus dem agendarischen Anhang für S. M. Schiffe vorgedruckt worden, „damit der die Sonntagsandacht leitende Offizier das gesammte Material beisammen habe“.

Hoffentlich werden auch die vielen Schiffe der grossen deutschen Handelsflotte mit Freuden das Buch begrüssen, das der Mannschaft wie auch den Passagieren einen Ersatz für den Gottesdienst bieten will. Der warme patriotische Ton und der Ernst treuer Pflichterfüllung, der sämtliche Predigten erfüllt, werden nirgends ein Hinderniss, sondern eher eine Förderung eines gesegneten Gebrauchs sein, der auch hierdurch nur warm empfohlen werden kann.

Bank-Conto: Vereinskant.

# G. BOTSCH

Fernsprecher I No. 4286.

## Korndampfmühle und Schiffsbrotfabrik.

Hamburg, Altona, Hafenstraße 55 — St. Pauli.

Ausser verschiedenen Medaillen, 1897 Landwirtschaftl. Ausstellung Hamburg, erste Preise für Brod und Mehl.  
nach Austral. Prüfungsreise. Inhaber der preussischen Staatsmedaille für gewerbliche Leistungen.

**Durch-Frachten**  
und  
**Durch-Connossemente**  
ab Hamburg

via New-York, Galveston  
und oder

**New-Orleans**

nach sämtlichen Plätzen in  
Texas, New-Mexico, Arizona,

**Mexico,**

Colorado, Oregon und

**Californien**

ertheilt und zeichnet zu den verthäl-  
haftesten Bedingungen.

**Rud. Falek**

Carlsburg 6.

Börsestand vor Pfeiler 39.

Europäischer General-Agent  
der

Southern Pacific Company und  
Mexican International Railway.

Hamburg 1897.  
Stb. Med.

## C. Plath

**Hamburg**

Stubbenhuk No. 25.

Fabrik von

**nautischen Instrumenten.**

Hamburg 1899.  
Gold. Med.

## P. H. Iven Söhne

**Segelmacher.**

— Gegründet 1750. —

Anfertiger von

**Flaggen, Persennigen, Markisen,  
Steinhöft 9. HAMBURG**

Vornichtung von **Flaggen und Persennigen**

sowie Anfertigung von

**Rettenzringen- und Westen.**

gefüllt mit Kork und Remmthierhaaren.

Telephon: Amt I. 110.

## Deutsche Levante-Linie Hamburg.

Regelmässige Dampfschiffs-  
Verbindung

von **Hamburg**

nach Malta, Alexandrien, Piräus,  
Syra, Smyrna, Salonik, Dede-  
gatsch, Constantinopel, Bourgas,  
Varna, Galatz, Braila und Odessa.

Direkte Frachtkarte laut bahnamtlichen  
Tarifen des „Deutschen Levante-Verkehrs“  
von deutschen Eisenbahn-Stationen nach  
obigen Hafenplätzen, sowie mit Umladung  
nach den übrigen grösseren Häfen in Tunis,  
Tripolis, Griechenland, der Türkei und am  
Schwarzen Meer.

Die Deutsche Levante-Linie bietet durch  
diese direkten Frachtkarte die billigste  
Transport-Gelegenheit für deutsche In-  
dustrie-Erzeugnisse nach dem Orient.



# Natürlicher Biliner Sauerbrunnen!



Hervorragender Repräsentant der alkalischen (Natron-) Quellen, wird bei gichtischen Ablagerungen, Magen-, Nieren und Blasenleiden, speciell auch bei Diabetes von Aerzten aller Kulturländer vielfach verordnet. Besonders als prophylaktisches Mittel gegen alle das Verdauungssystem, die Nieren-, Galle und Blasenfunktionen störenden Einflüsse zu nehmen.

**Wohlschmeckendes, diätetisches Erfrischungsgetränk, auch mit Wein etc. gemischt.**  
In den meisten überseeischen Ländern Depôts! Künftig in allen Mineralwasser-Handlungen, Drogerien, Brunnen-Direction, Bilin.

## Schiffs- und Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft. vorm. Gebr. Schultz und vorm. Bernhard Fischer.

**Mannheim.**

Telegramm-Adresse: Schiffbau Mannheim.

Rad- und Schraubenschiffe, Heckraddampfer, Lastschiffe, Motorboote, Dampfbarkassen.

Schiffsmaschinen. Schiffskessel bewährtester Konstruktion.

Bagger, Elevatoren, Spül- und Transportanlagen.  
Reparaturwerkstätte, Schiffsbellinge, Schwimmkräne.  
Vertreter: Civil-Ingenieur C. Fr. Duncker, Neue Koppel 2.  
Telephon 2100, Amt 3.

**Emil G. v. Höveling,**  
HAMBURG, Steinhöft 13, pt. hinten.

**Patentfarbe  
für Schiffsböden und Eisenwerk.**

Lackfarben, Farben in Oel, Patent-Blennigge.

Fabriken: Hamburg—Kl. Grasbrook (Freihafen).

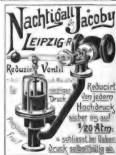
Hamburg—Wilhelmsburg (Zollgebiet)

Vertretungen und Läger in Bremerhaven, Elsdorf, Flensburg, Stettin, Kopenhagen, Rotterdam, Antwerpen, Dänkirchen, Genoa etc.

In England unter der Firma **British Antifouling Composition and Paint Company Ltd.** 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik in Barking bei London.

Vertretungen und Läger in Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, Newyork, Rio, Montevideo, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hogo, Hongkong, Caccutta, Bombay, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sidney etc.



**H. Merten, G. m. b. H. Danzig.**

Schiffswerft, Maschinenfabrik, Kesselschmiede.

Benzin-Motorboote f. Pers.-u. Gütertransport.



Sparsam und sicher im Betriebe.

Geruch- u. gefahrlos u. stets gebrauchsfertig.  
Flusdampf-, Bagger, Prähme, Schleppkähne

**„Graphitose“.**

**Maschinen-Fett**

für Stauffbüchsen.  
Vollkommene Schmierung  
von höchster Glätte.

*Kein Warmlaufen  
mehr!*

**„Graphitose“.**

**Zahnradschmiere.**

Bestes Schmiermittel für  
alle Zahnrads-Betriebe.

# „GRAPHITOSE“

(patentamtlich geschützt)

**Bestes Schmier- und Dichtungs-Mittel!**

Man verlange Prospect und Gratismuster.

**Heinrich Clasen, Inhaber Carl Nissen, Hamburg, Admiralitätsstr. 52/53.**

**„Graphitose“.**  
Drahtseil-, Ketten- und  
Zahnrad-Schmiere.  
Wasserfest und rotschützend.

**Grosse Ersparnisse  
an  
Schmier- und  
Verpackungs-Material.**

**„Graphitose“.**

**Dichtungsmasse.**

Bestes Dichtungs- und Coar-  
virungsmittel für Verpackungen  
und Verschraubungen aller Art.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Meestorf in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-Handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Schömann's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinböf 1.

Geldsendungen und Expeditionensangelegenheiten an die Verlags-Handlung Eckardt & Meestorf, Hamburg, Steinböf 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg. im Weitpostverein 5 Mark 50 Pfg. Einzelne Nummern 1 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreizehngelagerte Zeitungs- oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Anzeigen: Durch die Verlags-Handlung, sowie die Anzeigen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Schömann. Ersterer erteilt auch Auskunft über Belagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1884 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 2.

Hamburg, den 14. Januar.

XXXVI. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Englischer Schiffbau im Jahre 1898. — Hafenordnung für Japanische Vortragschiffen. — Eingabe des Verbandes Deutscher Seeschiffer an die Shipmaster's Society, London. — Vermischtes. — Schiffsbau. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Bücherei. — Sprechsaal.

### Auf dem Ausguck.

Ein Unternehmen, das die deutsche Segelschiffahrt wieder zu Ehren zu bringen bemüht ist, hat noch in den letzten Tagen des verflorbenen Jahres das Licht der Welt erblickt. Es handelt sich darum, in der Ostseefahrt, an Stelle der thatsächlich gänzlich veralteten Küstensegler, — meistens alte Briggs, Barken etc., die in der grossen Fahrt ausgedient haben, — schnellsegelnde und fluchgehende Fahrzeuge. Gaffelschooner aus Stahl mit Mittelschwert und zwei bis drei Masten, zu bauen. Die Anregung ist zwar aus sportlichen Kreisen hervorgegangen, indessen ist das Unternehmen ein kaufmännisches, das allerdings die Heranbildung unseres seemännischen Nachwuchses gleichzeitig zu fördern bestrebt ist. Es sind Namen von gutem Klang, die für das Projekt eintreten, so Admiral Schering, Kapitl. Arenhold, Director Bichel, Robert E. Loesener. Zum Korrespondentsrheder ist die bekannte Kieler Firma Paulsen & Ivers ernannt. Das Kapital, das bis jetzt zu etwa  $\frac{1}{4}$  gedeckt ist, soll 120—130 000 M. betragen. Dafür sollen drei Segler von 70—200 Standard auf deutschen Werften erbaut werden. In ihrem Prospekte weisen die Unternehmer darauf hin, dass thatsächlich ein dringendes Bedürfniss für derartige fluch gehende und schnellsegelnde Fahrzeuge vorliegt, da es zahlreiche Häfen giebt, die in Folge ihrer geringen Wassertiefe der Dampferfahrt verschlossen bleiben, so die britischen Plätze Bridgewater, Poole etc., wohin für Holz-

ladungen nicht selten bis zu 10 sh. mehr an Fracht bezahlt wird, als nach den nächstliegenden Häfen. Wir wünschen dem Versuch besten Erfolg.

Höchst werthvolles Material für jeden Statistiker ganz besonders für den nautischen, ist im Laufe der letzten Tage der Oeffentlichkeit übergeben. Dem Jahresbericht der Hamburger Handelskammer sind die Bremens, Kiels und Lübecks gefolgt. Alle in diesen Dokumenten zum Ausdruck gebrachten Anschauungen gehen von den berufensten Vertretern der Kaufmannschaft und Rheder aus: sie beanspruchen somit also schon aus diesem Grunde eingehendste Beachtung. Nicht nur die deutsche, auch die ausländische Presse, hat das erkannt und verschiedentlich einzelne Stellen, besonders solche mit Bezug auf den ausländischen Verkehr, ihren Lesern mitgetheilt. Wegen Raumangel sehen wir davon ab, die bereits erwähnten Berichte hier in extenso wiederzugeben, wir werden aber bei passender Gelegenheit so oft als möglich darauf zurückkommen oder auszugsweise, ohne Commentar, einzelne Themata abdrucken.

Der zur Zeit in Hamburg tagende Zweite Deutsche Seemannskongress beansprucht, wie jede grosse Bewegung Aufmerksamkeit. Da die Verhandlungen mehrere Tage in Anspruch nehmen, sind wir erst in nächster Nummer in der Lage, eingehend auf dieses Thema zurückzukommen.

Durch die Tagesblätter macht die Runde, eine Darstellung Kapt. Becker's über die Strandung des von ihm geführten Dampfers „Nord“. Der Bericht ist nicht in dem trockenen Stile, wie er bei Seeamtsverhandlungen üblich ist und natürlich auch sein muss, verfasst, sondern eine noch unter dem Eindruck ausgestandener Entbehrungen selbst erlebte Erzählung des Schiffers über die Strapazen, denen er und seine Mannschaft nach der Strandung auf einem rings von Brechseen umspülten Felsen ausgesetzt waren. Das Schiff strandete bei Understeen (Klippe in der Nähe von Gefle), und schien, da sofort Wasser in die Räume drang, einer gänzlichen Vernichtung entgegen zu gehen. Wurde aber diese Muthmaassung des Kapitäns Thatsache, dann bedeutete es, da die Rettungsboote von dem hochlaufenden Seegang weggeschlagen, den Tod der Schiffbrüchigen. Das die Strandung herbeigeführte Riff, welches vermittelst einer Leiter und der Fallreepreppe erklimmen wurde, diente den nur nothdürftig Bekleideten bei eisiger Kälte und schwerem von Schnee- und Hagelböen begleitetem Sturm als Zufluchtsstätte während mehr als 24 Stunden. Das wracke Schiff hatte sich, entgegen der geglaubten Annahme des Schiffers, widerstandsfähig bewährt, deshalb siodelten die von Hunger und Kälte furchtbar Erschöpften wieder an Bord über und warteten daselbst auf ihre erst nach weiteren 36 Stunden erfolgte Rettung durch den schwedischen Dampfer „Saga“. Welchen übermenschlichen Qualen die Schiffbrüchigen ausgesetzt gewesen sind, beweist der letzte Absatz des erwähnten Berichtes. Kapt. Becker schreibt:

Von meiner Mannschaft ist der Heizer Richard Kaschke am 23. December seinen Leiden erlegen, am selben Tage wurden dem Heizer Max Donath beide Füsse oberhalb der Enkel amputirt. Am 25. wurden dem Bootsmann Karl Höpken der linke Fuss oberhalb des Ankels amputirt und der rechte Fuss halb. Andere, jedoch kleinere Amputationen werden noch folgen. Ohne Amputation kommen frei: ich, 1 Masch. Leithoff, Matrose Kling und Scheffler und Leicht-Matrose Hagen.

Dem amerikanischen Repräsentantenhause ist der Bericht des „Navigation-Commissioners“ Mr. Chamberlain's über den Bestand und die Thätigkeit der Handelsmarine sowie über den Umfang des Seeverkehrs zugegangen. Wir beschränken uns jetzt auf die Wiedergabe einzelner Daten und behalten uns für später vor, ausführlicher das Thema zu behandeln. Die gesammte Ein- und Ausfuhr nach und von amerikanischen Seehäfen wurde im Jahre 1897 durch 7 248 625 R.-T. einheimische und 32 632 419 R.-T. ausländische Schiffe bewerkstelligt. Von dieser Gesamtträumte fallen 5 179 969 T. unter amerikanischer Flagge und 5 213 393 unter ausländischer auf die im weitesten Sinne des Wortes gedachte Küstenschiffahrt, dagegen nur 2 063 656 T. amerikanischer und 28 419 026 fremder

Räume auf die grosse Fahrt. Dieses Missverhältniss kann nach Ansicht des Commissars nur dann allmählig ausgeglichen werden, wenn die Regierung sich entschliesst, entweder an Rhedor und Schiffbauor Subventionen zu zahlen oder im Auslande gebauten Schiffen die Registratur unter amerikanischer Flagge zu gestatten. Vortheilhafter und zweckentsprechender erscheint dem amerikanischen Berichterstatter die Einführung des Subsidionsystems. Denn die amerikanische Handelsmarine beanspruche ebenso wie die anderer maritimer Länder staatliche Unterstützung, um angesichts der grossen Concurrenz mit anderen Flaggen gedeihen und sich entfalten zu können. — Der Schiffahrtscommissar hat, als er sich zu dieser Anschauung bekannte, wahrscheinlich den Entwicklungsgang der unter dem Zeichen „Subvention“ stehenden französischen Handelsflotte ausser Acht gelassen, anderenfalls würde er begreifen, dass erspriessliche Erfolge in einem Gewerbe nicht gezeitigt werden, dessen Mitglieder nur angesichts der bezahlten Staats-Unterstützungen existiren können. Der amerikanische, sowie jeder Bürger eines Staates, sollte, wenn er Staatsunterstützungen wünscht, niemals ausser Acht lassen, dass die Gewährung derselben eine Anzahl recht unangenehmer Verpflichtungen auferlegt, denn „für Nichts ist Nichts“. Ganz bedeutend erfolgreicher für die Erfüllung des gewünschten Zweckes ist der andere Vorschlag Herrn Chamberlains. Entschliessen sich die gesetzgebenden Körperschaften der Union auch solchen Schiffen die Führung des Sternenbanners zu gestatten, die auf europäischen Helgen gestanden haben, dann ist es sehr wahrscheinlich, dass in nicht sehr langer Zeit amerikanischer Unternehmungsgest und amerikanisches Capital eine Handelsflotte schaffen, die selbst der englischen an Umfang nicht nachsteht. Für europäische Rheder keine angenehme Perspektive, dagegen für Schiffbauor ein im Voraus nicht abzuschätzender Gewinn.

In der letzten Sitzung vorigen Jahres, am 24. December, nahm die französische Deputirtenkammer ein Gesetz an, bezüglich die Rangverhältnisse derjenigen Seeleute aus der Handelsflotte, die im Kriegsfall zu Diensten herangezogen werden. „Moniteur Maritime“ hat das neue Gesetz im Wortlaut abgedruckt. Wir beschränken uns Folgendes hervorzuheben. Jeder Kapitän auf langer Reise (au long cours), der, ohne Reserveoffizier zu sein, Kriegsdienste leistet, erwirbt den Rang eines Seekadetten. Befehlshaber von solchen Schiffen, die zu Auxiliarkreuzern ausersehen — diesen Posten können in Frankreich nur Reserveoffiziere bekleiden — erhalten den Rang eines Leutnants zur See. Leitende Maschinisten an Bord von Auxiliarkreuzern oder Postdampfern (paqueboote) rangiren mit einem



Maschinenisten erster Klasse, alle übrigen Maschinenisten an Bord vorgenannter Schiffskategorien, mit einem solchen zweiter Classe. Schiffsärzte und Proviantmeister werden Assistenz-Aerzte resp. Zahlmeister zweiter Classe. — „Phare de la Loire“ schreibt: Die Veröffentlichung des in Rede stehenden Gesetzes habe bei allen in Frage kommenden Personen der seemännischen Bevölkerung Genugthuung hervorgerufen und einen langgehegten Wunsch erfüllt.

Der Präsident der Vereinigten Staaten hat eine Verordnung genehmigt, nach welcher alle Führer und ersten Steuerleute von Segelschiffen über 700 Tons und die aller anderen zur Passagierfahrt verwendeten Fahrzeuge über 100 Tons im Besitze eines Patenten sein müssen. In gleicher Weise müssen zweite und dritte Steuerleute, erste, zweite und dritte Maschinenisten staatliche Befähigungspatente besitzen, wenn sie zeitweilig die Wache allein übernehmen.

## Englischer Schiffbau im Jahre 1898.

Was schon seit dem Herbst in englischen Schifffahrtskreisen vorausgesagt wurde, ist eingetroffen. Das Jahr 1898 hat mit Bezug auf Erzeugnisse von englischen Schiffsbauwerften das bisher in den Annalen der Schiffbauindustrie günstigste Resultat erzielt, also einen Record geschaffen. Dieses Ereigniss ist um so bemerkenswerther als durch den grossen Maschinenbauerstrike eine Zeit lang jede Arbeit beschränkt, wenn nicht gänzlich eingestellt werden musste. Im Berichtsjahr sind Schiffe von insgesamt 1 671 217 Tons vom Stapel gelaufen, 272 702 mehr als in 1896, dem bisherigen Recordjahr, und 522 321 Tons mehr als im Vorjahre. Trotz des überaus günstigen Resultats haben die in Schiffbauetablissemments be-

theiligten Capitalisten kaum nennenswerthen Profit aufzuweisen, weil etwa 90 % der gesamten vom Stapel gelaufenen Räume bereits im Vorjahre gebucht war und die Baupreise 1897 zwischen 5 £ 10 s bis 6 £ gegen 7 bis 8 £ per T. des letzten Jahres schwankten. Diejenigen Schiffbaufirmen, welche auf Spekulation, also für eigene Rechnung, im Vorjahre Schiffe auf Stapel setzten und im letzten Jahre zu Wasser brachten, sind deshalb sehr zu beglückwünschen, ebenso die nur im letzten Halbjahre beschäftigten Werften. Nachstehend eine Tabelle mit Angaben über Schiffsbauten für englische und fremde Rechnung, sowie über die Gesamtanzahl indicirter Pferdekkräfte zu den erforderlichen Schiffsmaschinen.

	1898	1897	1896	1895	1892
	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons
Dampfer . . . . .	1 565 305	1 040 769	1 258 312	1 003 056	974 826
Segler . . . . .	34 957	70 085	70 233	66 138	275 136
Kriegsschiffswerften . . . . .	70 955	31 885	71 970	70 350	50 450
Für fremde Rechnung . . . . .	391 504	307 629	419 588	275 093	188 312
Prozentsatz von der Totalsumme } . . . . .	24.4	27.69	30	25.8	15.1
Prozentsatz der Handelsdampfer von der Totalräume . . . . .	88.2	89.47	34	93.5	75.5
Indicirte Pferdekkräfte . . . . .	1 432 829	1 142 034	1 295 915	1 024 662	1 003 529

In der gesamten Räume von 1 671 217 T. des letzten Jahres sind alle Fahrzeuge, auch die kleinsten enthalten, welche auf britischen Werften gebaut wurden. Ihre Anzahl beträgt 1211, davon sind 139 unter 50 T., 594 unter 500 T., hiervon die meisten Fischdampfer. Also bleiben 478 Seedampfer übrig. Kurz mag noch erwähnt werden, dass die auf britischen Werften neu gebaute Räume umfasste: 1856: 320 000 T., 1860: 200 000, 1870: 430 000, 1880: 470 000, 1883: 1 250 000, 1886 wieder 475 000 und 1890: 1 300 000 T.

In vorstehender Tabelle fällt besonders die ausserordentlich geringe Segelschiffstonnage auf, mehr als 100 % weniger als in 1892. Unter den angegebenen 34 957 T. Seglertonnage befindet sich

nur ein Segelschiff zu 1634 T. von Russell in Glasgow gebaut. Von weiterem Interesse ist, dass trotz der hohen Gesamträume der Prozentsatz für fremde Rechnung seit 1895 abgenommen hat. Von der Dampferräume fallen 200 000 T. auf Fisch- und Küstendampfer. Vom technischen Standpunkt ist mit Bezug auf die neuen Schiffe wenig von Interesse zu melden. Erwähnenswerth ist der von der Clydebank Comp. abgelieferte Dampfer für die russische Volontairflotte, Raumgehalt 7300 T., Fahrgeschwindigkeit 20 1/2 Knoten. An der Tyne sind 12 Dampfer mit mehr als 6000 T. Gehalt, gegen 25 des Vorjahres, gebaut. Der grösste war die „Ultonia“ für die Cunard-Linie, von Swan & Hunter, 9844 T. Sonstige Schiffe grösster Dimensionen lieferte ab: Harland & Wolff für die White-Star-



Line zwei Dampfer zu 12 300 T. resp. 11 394 T., einen für Rotterdamer Rechnung zu 10 320 T. etc. Von den insgesamt 222 Fischdampfern fallen 30 % auf französische, belgische und holländische Rechnung; 90 % aller Dampfer sind 9 Meilen-Boote.

Die nächste Tafel zeigt an, in welchem Maassstabe sich die einzelnen Districte während des Berichtsjahres und früher an der gesamten neugebauten Tonnage theiligten. Ebenso dokumentirt eine Rubrik den jeweiligen Procentsatz der Dampfer-räume, eine andere den fremder Tonnage zur totalen.

District.	Anzahl d. Schiffe 1898	Gerammträumte				Procentsatz der Dampfertonnage			Procent- satz der fremden Rechnung für 1898
		1898	1897	1896	1892	1898	1897	1896	
		Tons	Tons	Tons	Tons				
<b>Schottland.</b>									
Clyde . . . . .	330	473 714	341 817	422 304	335 191	81.5	83.1	89.0	23.0
Andere Häfen . . . . .	98	48 665	31 708	17 583	69 361	98.6	96.7	100	47.5
<b>England.</b>									
Tyne . . . . .	143	307 924	211 050	246 882	229 469	94.9	95.48	96.2	38.8
Wear . . . . .	86	259 283	181 297	218 340	190 802	100	100	100	23.6
Tees . . . . .	53	146 424	89 613	110 035	90 279	100	99.2	96.7	13.2
West-Hartlepool . . . . .	39	119 040	63 697	83 299	90 924	100	100	99.9	21.8
Barrow, Workington etc. . . . .	15	27 130	21 434	19 326	33 489	100	21.58	78.6	
Mersey . . . . .	15	4 026	8 207	25 956	40 125	70.6	99.3	99.9	3.0
Blythe und Whithy . . . . .	11	13 356	11 233	9 082	21 277	95.8	100	100	15.6
Humber (Hull und Grimsby) . . . . .	124	33 958	16 245	27 881	14 094	87.1	76.0	87.9	1.4
Themse und andere . . . . .	264	45 412	25 396	26 101	33 123	92.0	65.5	92.0	45.0
<b>Irland.</b>									
Belfast und Londonderry . . . . .	16	121 330	109 157	119 756	99 827	100	100	99.9	8.55

Eines Commentars bedarf die vorstehende Tabelle eigentlich kaum. Bemerkenswerth ist, dass die Wear-, Tees-, West-Hartlepool- und die irischen Werften ausschliesslich in den letzten sechs Jahren Dampfer gebaut haben. Schiffe kleiner Dimensionen sind vornehmlich an der Themse und Humber hergestellt, solche grösster auf irischen und schottischen Werften. Nächst den Clydewerften sind es die

von der Tyne, die eine stetig wachsende Beschäftigung zu verzeichnen haben. Schottische, Themse- und Tyne-Werften haben hauptsächlich für fremde Rechnung gebaut, Barrowwerften ausschliesslich für einheimische Rheder.

Eine weitere Tabelle giebt an, von welchen Ländern britischen Werften Bauaufträge zugegangen sind, ebenso die Höhe des bestellten Raumgehalts.

	1898	1897	1896	1895	1894	1893
	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons
Norwegen und Schweden . . . . .	64 452	30 480	49 375	39 863	12 759	27 737
Japan . . . . .	60 711	62 554	62 707	900	2 200	—
Deutschland . . . . .	50 297	19 357	93 071	18 091	30 238	8 379
Dänemark . . . . .	30 527	9 745	16 733	6 749	4 561	614
Russland . . . . .	23 327	16 695	44 507	44 467	19 511	16 083
Holland . . . . .	21 590	19 034	9 939	10 192	18 688	—
Colonial-Häfen . . . . .	21 285	—	23 804	15 308	3 095	9 718
China . . . . .	20 624	4 000	23 418	50 926	—	1 830
Belgien . . . . .	9 828	4 000	3 620	639	8 124	7 538
Oesterreich . . . . .	6 735	3 502	4 407	6 910	5 746	10 378
Süd-Amerika . . . . .	6 107	27 426	31 512	10 457	10 148	7 651
Frankreich . . . . .	4 612	12 604	2 862	5 933	2 484	12 021
Portugal . . . . .	4 250	—	2 685	—	1 642	—
Spanien . . . . .	4 224	9 750	2 439	23 512	6 438	17 171
Vereinigte Staaten . . . . .	4 161	1 500	2 687	—	137	5 860
Griechenland . . . . .	3 430	7 634	4 497	1 468	1 817	7 073
Rumänien . . . . .	2 400	929	—	—	—	—

Norwegen ist, wenigstens im letzten Jahre, der englischen Schiffbauer bester Kunde. In Ermangelung eigener Werften, die im Stande sind, die Bauaufträge heimischer Rheder zu bewältigen, mussten sich dieselben entschliessen, da sie stets bemüht sind, altes unbrauchbares Material — an dem die norwegische Handelsmarine wahrlich keinen Mangel leidet — durch neues zu ersetzen, ihre Bestellungen englischen Werften, den leistungsfähigsten zu überlassen. Nächstdem, in früheren Jahren an erster Stelle, folgt Japan. Die Schiffsbauversuche dortselbst haben bisher nur ein einziges der Erwähnung werthes Erzeugniss, mit grosser Unterbilanz für die Werft, gezeitigt. Allerdings stehen noch andere Schiffe auf japanischen Werften, ihrer Abfertigung harrend, ihre Zahl und der Raumgehalt sind aber nur mässig. Solange der japanische Schiffbauer nicht befähigt ist, den nicht unbeträchtlichen Bedarf der Rheder des Landes zu decken, wird es englischen Werften an Beschäftigung kaum fehlen. — Die für Deutschland auf englischen Werften während des Berichtsjahres hergestellte Räumte ist, mit Ausnahme 1896, in letztem Jahre die umfangreichste. Das beweist, in Anbetracht der auf eigenen Werften neugebauten Schiffe, dass deutsche Rheder den Ausspruch ihres Kaisers „Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser“ sich zur Lebensdevise gemacht haben. Wir haben schon vor Monaten darauf hingewiesen, dass die deutsche Schiffbauindustrie, so sehr sie in Blüthe und aufsteigender Bahn auch steht, nicht im Stande ist, den Ansprüchen deutscher Rheder nachzukommen. Die vorstehende Tabelle beweist das früher Gesagte. Zu wünschen ist nur, dieses Verhältniss zwischen Schiffbauindustrie und Rhederei-geschäft, möge noch recht lange so währen, denn nur dann hat die Thätigkeit und Entwicklungsfähigkeit in beiden Erwerbszweigen ihren Culminationspunkt noch nicht erreicht. — Der Beachtung werth ist die für dänische Rechnung im letzten Jahre gebaute Räumte. Gegen die Vorjahre, mit Ausnahme von 1896, ein vervielfachter Bedarf. Auch belgische Rheder haben, wie die Tabelle zeigt, im letzten Jahre wieder Schiffe gebaut. Wahrscheinlich glänzt beim Abschluss des nächsten Jahres eine höhere Ziffer unter dieser Rubrik. Wie bereits früher mitgetheilt wurde, sind belgische Kapitalisten bestrebt, dem Lande eine Handelsflotte zu geben. Zu diesem Zwecke fangen sie, um tüchtige Seelente zu züchten, mit dem Bau unzeitgemässer Segler an. Eine ähnliche Erscheinung haben wir übrigens in letzten Wochen in deutschen Ostseehäfen beobachtet. Segler, allerdings Gaffelschooner nach amerikanischem Muster, sollen den alten längst verbliebenen Glanz der Ostseeflotte wieder neu beleben. — Dass der Bedarf nach Schiffsräumte von den Vereinigten Staaten nur

sehr mässig ist, findet seine Erklärung durch das amerikanische Gesetz, welches nur im eigenen Lande gebauten Schiffen die Registratur gestattet. Vielleicht hat sich das Bild, wenn die bereits früher geschilderten Bemühungen einzelner Rheder, das Gesetz aufzuheben, von Erfolg gekrönt werden, im nächsten Jahre auch geändert.

Rumänien, die Geburtsstätte der jüngsten Schifffahrtsbestrebungen, hat seinen Bedarf zum Theil auf englischen Werften gedeckt. Waren die bisher mit den neuen englischen Bauerzeugnissen gemachten Erfahrungen auch nicht besonders günstig, so muss man doch hoffen und wünschen, dass bessere Ergebnisse späterer Jahre bald das letztjährige vergessen lassen.

Eine weitere kleine Tafel giebt die Grössenverhältnisse der neuerbauten Schiffe im Berichtsjahre und in früheren Jahren an.

	1898	1897	1896	1895	1894
Unter 500 T.	733	636	690*	625	385
Zwisch. 500—1000 T.	50	47	61	49	64
1000—2000 „	79	83	106	107	95
2000—3000 „	90	74	92	105	110
3000—4000 „	146	76	82	74	90
4000—5000 „	31	26	28	30	28
5000—6000 „	33	28	52	27	21
Ueber 6000	49				
	1211	970	1111	1017	793

Das letzte Jahr nimmt nicht nur unbestritten den ersten Platz in Bezug auf Räumte-Umfang und Anzahl der gebauten Schiffe ein, sondern weist auch eine beträchtlich höhere Zahl Schiffe grösster Dimensionen, als je vorher, selbst 1896 eingeschlossen, auf. Ganz besonders zahlreich sind Schiffe zwischen 3 und 4000 T. Raumgehalt, also mittelgrosse Dampfer, während diejenigen kleineren Kalibers gegen 1896 von 307 auf 139 heruntergegangen sind. Allem Anschein nach wird das nächste Jahr hinsichtlich der Leistungen der englischen Schiffbauindustrie hinter dem letzten kaum zurückstehen, denn so ziemlich alle Werften sind noch mit Neubauten versehen, während viele gezwungen waren, Bestellungen zurückzuweisen, da alle Helgen belegt sind. S.

\* Hiervon 307 unter 100 T.

## Hafenordnung für Japanische Vertragshäfen.

Seit 1865, also seit etwa drei Decennien, bestehen zwischen europäischen maritimen Nationen und Japan Handelsverträge, auf Grund deren Vertragshäfen dem internationalen Verkehr geöffnet sind. Trotz dieser kurzen Zeit ist Japan, als

handelstreibende Nation ein Faktor geworden, mit dem Alle, selbst England, rechnen müssen. Diese achtungsgebietende Stellung hat Japan eines Theils dem glücklichen Ausgang des Krieges mit China zu verdanken, andererseits aber auch einer weitblickenden, die Zeit begreifenden Regierung, welche, den Unternehmungsgeist und die Intelligenz der Einwohner berücksichtigend, alle Bestrebungen in commercieller Richtung nach Kräften unterstützte und förderte. Nur einer solchen glücklichen Ausnützung aller Kräfte ist es zu danken, dass für japanische Schifffahrts- und Verkehrsverhältnisse überall, also auch in Deutschland, ein reges Interesse besteht. Erklärlich ist diese Erscheinung, insofern ein nicht unbedeutender Prozentsatz deutschen Capitals und Fleisses bestrebt ist, für deutsche Waaren Absatz und Liebhaber auch in Japan zu gewinnen. Um ein solches Bestreben durchzuführen, ist in erster Linie die Mitwirkung der Seeleute nothwendig, ihnen wird daher auch die nachstehende Publikation, Hafenordnungen der japanischen Vertragshäfen, Nutzen gewähren und genehm sein.

Die Vertragshäfen (open-ports) sind Yokohama, Kobe, Niigata, Ebisuminato, Osaka, Nagasaki, Hakodate.

Aus den insgesamt 24 Artikeln folgt ein Auszug, der im Wesentlichen kurz alles für einen Schiffsführer Wissenswertes enthält. Bemerkte mag noch werden, dass die bisher nur in japanischer Sprache vorhandenen Hafenverordnungen erst kürzlich in's Englische übersetzt sind.

Jedes Schiff hisst beim Annähern an den Hafen die Nationalflagge und das Unterscheidungssignal; bei regulären Postdampfern erfüllt die Comptoirflagge denselben Zweck, nämlich das Schiff dem Hafenmeister anzuzeigen. Die erwähnten Signale bleiben stehen, bis das Schiff angemeldet ist, welches innerhalb 24 Stunden zu geschehen hat. Ehe dieses nicht der Fall, müssen Verbindungen mit dem Lande unterbleiben. Der im Dienst stets uniformirte Hafenmeister sendet jedem Schiff ein Boot, über welchem eine rothe Flagge mit zwei weissen Feldern weht. Der Beamte weist dem Schiffe seinen Liegeplatz an, der nur mit besonderer Erlaubniss des Hafenmeisters geändert werden darf. Jedes Schiff zu Anker oder in Fahrt innerhalb der Hafengrenzen führt die international vorgeschriebenen Positionslaternen von Sonnenunter- bis -Aufgang. Wenn Sturm im Anzuge ist, haben Segler Reserveanker klar zu halten, Dampfer unter Dampf zu liegen.

Schiffe, die Explosionsstoffe mit sich führen, bleiben bis ihnen eine Direktive zugeht, ausserhalb des Hafens und führen am Tage am Fockmast die Flagge B, Nachts eine rothe Laterne. Bricht an Bord Feuer aus oder ist im Anzuge, so wird die Schiffsglocke bis zur Ankunft von Landhülfe in steter Bewegung gehalten, ausserdem am Tage die Flagge „N M“ gehisst, oder Nachts eine rothe Laterne fortwährend auf- und niedergeholt. Ist Polizeihülfe an Bord gewünscht, so drückt man solches durch Hiszen der Flagge G am Tage und Abbrennen eines Blaufeuers bei Nacht aus. Schiessen mit irgend einer Schusswaffe ist nur mit Erlaubniss des Hafenmeisters gestattet. Sind im Laufe der Reise epidemische, ansteckende Krankheiten, als Pest, Cholera, Gelbes Fieber etc. aufgetreten, so wartet das Schiff am Tage mit gehisseter gelber Flagge im Vortop, Nachts mit einer rothen über einer weissen Laterne an derselben Stelle, ausserhalb des Hafens bis die Sanitätspolizei naht. Letzterer ist Alles in Bezug auf die Krankheit, deren Entstehung, Folgen und Opfer Wissenswerthe mitzutheilen, damit entsprechende Vorsichtsmaassregeln getroffen werden können. Flagge resp. Laterne bleiben gesetzt bis seitens der Hafenpolizei deren Wegnahme ausdrücklich gestattet ist. Verbindungen zwischen Schiff und Land finden solange nicht statt. Ist lebendes von einer Krankheit inficirtes Vieh an Bord, so dürfen weder dieses noch die Cadaver während der Reise niedergerafft oder an Land ohne besondere Erlaubniss geschafft werden.

Speisenreste, Ballast, Asche, „Fegsels“ oder Kohlen dürfen innerhalb des Hafens nicht über Bord geworfen werden. Geschieht solches doch, so ist auf Anordnung des Hafenmeisters der Schiffer verpflichtet, die über Bord geworfenen Gegenstände wieder an die Oberfläche zu schaffen. Sind in diesem Sinne unternommene Bemühungen erfolglos, so sorgt der Hafenmeister auf Kosten des Schiffers für die Entfernung der Sachen; die gleiche Weise wird gehandhabt, wenn durch Schiffgegenstände die öffentliche Fahrstrasse eingeengt oder für die Navigation gefährdet wird. Das Verlassen des Hafens ist durch vorherige Mittheilung dem Hafenmeister anzuzeigen; Schiffe mit fixirten Abgangs- und Ankunftsdaten machen nur bei der Ankunft dem Hafenmeister die erforderlichen Mittheilungen. Die Flagge P am Fockmast haben beide Kategorien zu hissen. Bojen oder Moorings können reguläre Schiffe gegen eine bestimmte Abgabe an den Hafenmeister benutzen. Weder Ketten noch Taue dürfen an Feuerschiffen, Bojen oder Baken befestigt werden. Beschädigungen an eines der genannten Seezeichen durch ein Schiff werden auf Kosten der Rhederei wieder reparirt.

Jede Ueberschreitung der vorerwähnten Bestimmungen wird von 2 bis 200 Yen bestraft; der Schiffer ist verantwortlich für alle Strafen, Gebühren oder Ausgaben, welche in Zusammenhang mit seinem Schiffe entstehen. Ehe nicht allen Verpflichtungen nachgekommen oder dem Hafenmeister eine ihm genügende Bürgschaft gegeben ist, wird das betr. Schiff am Ausgehen verhindert.

Unter „Hafenmeister“ sind, wie unter „Schiffer“ auch deren Vertreter zu verstehen.

## Eingabe des Verbandes Deutscher Seeschiffer an die Shipmaster's Society, London.

Der Shipmaster's Society gestattet sich der ergebene unterzeichnete Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine auf die vorherige Anfrage nach der Geschichte und dem Ursprung deutscher Seeschiffer-Vereine Folgendes mitzutheilen:

Die im Nachstehenden gemachten Angaben stützen sich auf Extracte aus uns freundlichst übermittelten Urkunden der drei Hansestädte Hamburg, Bremen und Lübeck, ferner auf solche Stettins und Flensburgs, mithin also auf Quellen, deren Authenticität nicht bezweifelt werden kann.

Ehe zur Darstellung der Entwicklung einzelner Vereine bis zu ihrer heutigen Gestaltung geschritten wird, mag erwähnt werden, dass alle in früheren Jahrhunderten gegründeten Vereine pekuniäre und persönliche Unterstützungen durch Rheder und Kaufleute fanden. Erklärlich wird Dieses, wenn man die Tendenz, welche den alten Vereinigungen als Richtschnur diente und die gegenwärtigen leitet, gegenüberstellt. Verfolgten früher derartige Corporationen vornehmlich den Zweck, hilfsbedürftige, in Sklaverei oder Gefangenschaft gerathene Mitglieder mit Rath und Geldmitteln zu unterstützen und sie ihrer unwürdigen Bande zu befreien, so ist gegenwärtig der vornehmste Zweck deutscher Seeschiffervereine „Förderung der Interessen des Berufsstandes“. Hieraus ergibt sich ohne Weiteres, da Rheder- und Schifferinteressen nicht immer mit einander identificirt werden können, dass die Mitglieder der jetzigen Vereine sich in der weitaus grössten Mehrzahl aus Elementen des Schifferstandes rekrutiren.

Aus verschiedenen alten Recessen des Hansebundes geht hervor, dass unter Leitung von Oberalten „Schiffergesellschaften“ und „Schifferbrüderschaften“ existirt haben. Der



erste Ursprung und Anfang solcher Corporationen liegt im Dunkel. Auffallend und deshalb erwähnenswerth ist, dass über Associationen von Flussschiffen zeitlich vor solchen von Seeschiffen Aufzeichnungen vorliegen. Erklärlich ist dieser Umstand, dass bei Flussschiffen, weil sie zahlreicher und häufiger Gelegenheit zu Zusammenkünften hatten, in Folge ihrer am Platze sich abspielenden Beschäftigung sich früher das Bedürfniss, gemeinsam Berufsrechte und Interessen zu vertreten, geltend machte.

Aus Lübeck, der Hauptstadt des alten Hansebundes, lassen sich Spuren von Schiffervereinen bis zum Jahre 1401 nachweisen. Danach wurde unter dem Namen „St. Nicolaus Bruderschaft“ ein Gemeinwesen gegründet, welches den Zweck verfolgte, in Noth, Gefahr, Gefangenschaft oder Sklaverei befindlichen Brüdern durch materielle Unterstützungen das Leben erträglich zu gestalten. Gleichen Zwecken diente eine wenige Jahre später gegründete Vereinigung „die Annenbruderschaft“, aus deren Kreisen die jene Zeit charakterisirende Bemerkung laut wird, „dass den Pfaffen und Kirchen als Bezahlung für in ihrem Berufe geleistete Dienste, wie Messelesen für das Seelenheil auswärtiger oder verstorbener Brüder, der grösste Theil der Einnahmen zufluss.“

Wenn auch bis 1505 Angaben über die weitere Entwicklung der Bruderschaften fehlen, so lässt sich aus dem Umstande, dass die St. Nicolaus-Satzungen auch später noch beibehalten wurden, eine Zusammengehörigkeit der damaligen St. Nicolaus- und Annenbruderschaft mit der heutigen Schiffergesellschaft nachweisen. Der damals eingeführte Brauch, sog. Aelteste zu wählen, ist bis auf den heutigen Tag beibehalten. Von 1586 liegen Angaben vor, die einen Beweis für die Verbreitung und die Bedeutung der Vereine liefern, denn aus einem aus London datirten Schreiben geht hervor, dass dort auswärtige Kaufleute als Commissionäre der Lübecker Vereine fungirten. Seit 1538 besteht das für die Lübecker Seefahrer gebaute Gildehaus; ein die Verhältnisse der Gesellschaft begründendes Reglement, die sog. „Ordinancie uppo de Schippere unde boslude“ stammt aus dem Jahre 1542 und wird im Staatsarchiv aufbewahrt. Einige Jahre später fügten die Lübecker Schiffer ihrem Gildehaus auch Wohnungen für ihre Wittwen und Waisen bei.

Aus Hamburg liegen Daten von der Gründung der St. Annenbruderschaft aus dem Jahre 1492 vor. Hierüber ist eine Aufzeichnung derjenigen Namen vorhanden, die zur Ehre der „Hilligen Sancte Annen“ eine Bruderschaft gründeten. 1535 wurde unter dem Namen „Trost Haus“ ein Institut von den „Olerlüde, Vorstandern und de gantzten gemeinen Schipperen“ zu Gottes Ehr den seefahrenden Armen und Kranken zum Troste und Heile gebaut. Gleichwie die Lübecker Gesellschaften damaliger Zeit verfolgten auch die Hamburger Bruderschaften die gleichen Zwecke, nämlich ihre Mitglieder gegen Ueberfälle, besonders der türkischen und maurischen Seeräuber zu schützen. Aus dem Jahre 1622 heisst es in der Ordnung der Schippern alhier zu Hamburg wegen der Cassa der Stücke von Achten haben „Oberalte“ und „Gedeputirte“ der sämtlichen Schiffer „eine wohlgemeinte Ordnung, wegen Einnahme und Empfang einer grossen Portion und Summa Geldes zur Rantzionirung und Erlösung von Schiffen, so inskünftig durch Gottes Verheissnisse gefangen einmüthiglich belibet und aufgerichtet.“ In den Jahren 1631 und 1655 sind die Gelöbnisse abermals erneuert.

Bis zur Mitte dieses Jahrhunderts bestanden in Hamburg verschiedene Schifferbruderschaften und Stiftungen. Erst im Mai 1843 haben die damaligen Schiffer-Alten, die übrigen Mitglieder der Schiffergesellschaft und der Cassa der Stücke von Achten für sich und ihre Nachfolger eine Vereinigung der drei Cassen herbeigeführt, welche auch gegenwärtig in dieser Zusammensetzung als einheitliche Corporation existiren. Neben dieser besteht seit 1883 der Verein Deutscher Seeschiffer

Derselbe ist gewissermassen aus dem Nautischen Verein hervorgegangen und deshalb von diesem getrennt worden, weil der erstere nicht in dem von den Seeschiffen gewünschten Maasse deren Interessen vertrat. Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg gehört zum Verbands deutscher Seeschiffer-Vereine und führt gegenwärtig als der an Mitgliedern stärkste Verein die Geschäfte des Verbandes.

Auch in Bremen lässt sich nachweisen, dass schon vor der Reformation unter Seeleuten die Devise aufrecht erhalten wurde „Einigkeit macht stark“. Ein Beweis für die Existenz von Schifferassociationen schon im Jahre 1532 ist, dass gelegentlich einer aus jener Zeit berichteten Revolution fünf Männer aus der Kaufmannschaft und fünf aus den Schiffen eine Rolle spielten, und dieser Vorgang im Staatsarchiv Erwähnung findet. Im Jahre 1556 trat unter dem Namen „Arme Seefahrt“ eine Gesellschaft von Schiffen zusammen, die es sich angelegen sein lassen wollte, Armen und Nothleidenden zu helfen. Schon fünf Jahre später, nachdem Bremens Rheder und Kaufleute die vereinigten Schiffer materiell und mit ihrem Einflusse unterstützten, wurde ein Gebäude als Versammlungslocal angeschafft und die Verwaltung desselben durch vier Vertreter der Kaufleute, acht Oberalte und 22 Schifferälteste geleitet. Alle Seefahrer Bremens waren verpflichtet, gewisse Abgaben an das „Haus Seefahrt“, wie sich die Corporation später nannte, zu entrichten. Als Aequivalent dieser Beitragsleistung wurde den Seefahrern Fürsorge in jeder Weise zu Theil. Kranke und Verwundete wurden gepflegt, Gefangene oder in Sklaverei gerathene eingelöst. Verordnungen, durch staatliche Sanction zu Gesetzen erhoben, wurden geschaffen, sie bestanden aus 17 Artikeln, die vom Jahre 1561 bis 1816 als die Fundamentalgesetze der Seefahrt galten. Aus der Bruderschaft des Hauses Seefahrt ging eine unter dem Namen „Seeschiffer-Bruderschaft“ bekannte Corporation hervor. Zu Mitgliedern derselben waren „Seeschiffer, Steuerleute, Segelmacher, Reepschlägermeister etc.“ berechtigt. Der im Jahre 1848 gegründete Verein war von kurzer Dauer, da er nur geselligen Zwecken diente. Schon am Anfang der fünfziger Jahre hörte derselbe aus Mangel an Theilnahme gänzlich auf, doch entstand aus seiner Asche am 5. Januar 1856 eine neue Verbindung von Seeschiffen, die den passenderen Titel „Bremer Seeschiffer-Verein“ und den Namen „Columbus“ führt, unter dem sie noch heute besteht. Nicht unerwähnt mag hieran schliessend bleiben, dass auch in Bremerhaven ein Verein von Seeschiffen besteht. Die unter dem Namen Verein „Weser“ bekannte Corporation ist nach dem Hamburger der an Mitgliedern zahlreichste Verein Deutschlands.

In Stettin wurde im Jahre 1814 von ca. 100 Seeschiffen eine Vereinigung gegründet, die noch heute in fast unveränderter Mitgliederzahl unter dem Namen „Schiffer-Compagnie“ besteht. Gleichwie alle anderen Seefahrerassociationen damaliger Zeit war die Compagnie anfangs lediglich eine Unterstützungskasse. Im Laufe der Zeit gewann dieselbe aber durch festes Zusammenhalten und gemeinsames Vertreten der ausschliesslichen Interessen des Schifferstandes solche Bedeutung, dass selbst die Gewandschneider (Kaufleute) es sich zur Ehre anrechneten, in die Schiffercompagnie aufgenommen zu werden. Die durch Friedrich den Grossen mit Privilegien und Gerechtsame ausgestattete Vereinigung verlor später durch Kriegswirren und schlechte Geschäftsjahre an Bedeutung. Aus verschiedenen Gründen, socialen und wirtschaftlichen, traten im Winter 1889/90 eine grosse Anzahl jüngerer Mitglieder der „Schiffer-Compagnie“ zu einer Besprechung zwecks Gründung eines neuen Vereins zusammen. Veranlasst zu diesem Schritt wurden die Mitglieder, weil die in der „Schiffer-Compagnie“ als Richtschnur dienende Tendenz nicht mehr den Anforderungen entsprach, wie sie die neuere Zeit berechtigter Weise beanspruchte. Zweck des neuen Ver-

eins sollte in erster Linie Förderung und Wahrung der Berufsinteressen, also der der Seeschiffer sein. Das Resultat der Zusammenkunft war die Gründung des noch gegenwärtig bestehenden „Stettiner Schiffervereins.“

Der Schifferverein Flensburgs ist im Besitze einer aus dem Jahre 1654 stammenden, urkundlich beglaubigten Schrift. Aus der Einleitung ist ersichtlich, da die Bürgermeister und Räte der Stadt der Schiffer-Societät und Gesellschaft verlorene Rechte und Privilegien wiedergewähren, welche durch „eingerissene böse Zeiten ihnen nicht allein gar abhüngig, sondern verlustig geworden“, dass lange vor dem genannten Datum Vereinigungen von Seefahrern, mit besonderen Gerechtsamen ausgestattet, bestanden haben, ebenso wie erklärlich ist, dass die Wirren des seit sechs Jahren beendeten 30jährigen Krieges alle Bande, so auch die der Seefahrer gelockert hatten. In den 34 Artikeln, welche der Einleitung folgen, finden sich die in den Hansestädten beliebten Namen, „Ältereute“ und „Brüder“ wieder. Gleichwie in Bremen die Vorschriften des „Hauses Seefahrt“ vom Jahre 1561 beinahe drei Jahrhunderte lang den Seefahrern als Handhabe bei Zwist oder Streitigkeiten dienten, und genau die Rechte und Pflichten der Schiffer und Schiffskinder, also des Schiffers und der Mannschaft präzisirten, geben auch die im Jahre 1654 in Flensburg festgelegten 34 Artikel Aufschluss über Privilegien, Rechte, Gerechtsame, sowie über Pflichten aller Seefahrer. Bemerkenswerth und interessant ist, dass die Urkunde, trotzdem Flensburg dem König von Dänemark und Norwegen unterthan war, in deutscher Sprache abgefasst ist, mithin scheint das deutsche Idiom als Verkehrssprache der Seeleute unter einander in damaliger Zeit gegolten zu haben.

## Vermischtes.

**Hamburgs Handelsflotte im Jahre 1899.** Wie seit langen Jahren, ist auch beim Beginn des jetzigen ein Verzeichniss der in Hamburg registrierten Schiffe durch die Herren J. C. Toosbuy & A. v. Appen veröffentlicht. Alle Schiffsgattungen und Typen vom Schnelldampfer „Fürst Bismarck“ bis zum kleinsten Finkenwärder Fischerfahrzeuge sind mit Namen, Grösse, Erbauungsjahr und Unterscheidungs-signal vermerkt. Den Angaben zufolge bestand die Hamburger Flotte am 1. Januar 1899 aus: a) Dampfer: 392 mit 864 124 Br.-R.-T. oder 648 992 Netto gegen 378 mit 817 676 resp. 515 826 Netto R.-T. im Vorjahre; b) Segler: 296 mit 218 194 R.-T. Netto gegen 203 mit 199 261 in 1898; c) 46 Seeschlepper; d) Hochseefischerei-Fahrzeuge 148 mit 4657 R.-T. und e) Hochseefischerei-Dampfer 8 mit 264 R.-T. Netto. Unter den Hamburger Dampfschiffs-Rhedereien steht die Hamburg-Amerika-Linie mit 67 Dampfern und einem Raumgehalt von 256 353 R.-T. obenan. Es folgen die Hamburg-Südamerikanische D.-G. mit 30 Dampfern von 101 358 R.-T.; die Deutsche D.-G. „Kosmos“ mit 25 Dampfern von 90 011 R.-T.; Rob. M. Sloman & Co. mit 25 Dampfern von 53 300 R.-T.; die Woermann-Linie mit 21 Dampfern von 38 917 R.-T.; A. Kirsten mit 16 Dampfern von 15 145 R.-T.; die deutsche Levante-Linie mit 14 Dampfern von 28 786 R.-T.; A. C. de Freitas & Co. mit 14 Dampfern von 31 415 R.-T.; die Deutsche Ostafrika-Linie mit 12 Dampfern von 30 950 R.-T.; die Deutsch-Australische D.-G. mit 11 Dampfern von 44 291 R.-T.; die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft mit 10 Dampfern von 34 830 R.-T.; die Chinesische Küstenfahrt-Gesellschaft mit 10 Dampfern von 15 016 R.-T.; die Nord-Ostsee-Rhederei mit 10 Dampfern von 7701 R.-T.; H. M. Gebreckens mit 7 Dampfern von 5733 R.-T.; L. F. Mathies & Co. mit 6 Dampfern von 3368 R.-T. Von Segelschiffs-Rhedereien hat B. Wenke Söhne die grösste Zahl mit 15 Schiffen von 28 788 Netto R.-T., ihr folgt F. Laeisz mit 15 Schiffen von 27 409 R.-T. Raumgehalt.

**Lübeck's Schiffsverkehr 1898.** Vom 1. Januar bis inclusive 31. December 1898 sind im Lübecker Hafen 1824 Dampfer und 995 Segler, mithin 2819 Seeschiffe angekommen, gegen 1781 Dampfer und 961 Segler, zusammen 2742 Seeschiffe im Jahre 1897. Darunter mit Holzladung 368 Dampfer und 434 Segler gegen 392 Dampfer und 407 Segler im Jahre 1897. Es sind demnach im vergangenen Jahre im Ganzen 43 Dampfer und 34 Segler oder zusammen 77 Seeschiffe mehr, und mit Holzladung allein 24 Dampfer weniger und 27 Segler mehr als im Jahre 1897 angekommen.

**Neue Linie des Nordd. Lloyd.** Der „Nordd. Lloyd“ plant, so schreibt die „New-Yorker Handels-Ztg.“, die Einrichtung einer neuen asiatischen Verkehrs-Linie für seine Dampfer durch Schaffung einer regelmässigen Dampferverbindung zwischen Hongkong und Seattle, Wash., via Yokohama und Manila. Man hat Seattle als Anlegeplatz auf der Amerikanischen Seite ausgewählt, um der Dampferlinie einen directen Anschluss an die Northern Pacific Bahn zu geben. Die Deutsche Bank in Berlin, die an dem Norddeutschen Lloyd sowohl wie an der Northern Pacific stark theilhaftig ist und in Seattle werthvollen Grund und Boden besitzt, soll durch ihren Einfluss zu Gunsten von Seattle den Ausschlag gegeben haben.

**Versicherung gegen Kriegsgefahr in England.** Die North of England Protecting and Indemnity Association bezweckt zwischen dem Staate und den Rhedern ein auf Gegenseitigkeit beruhendes Versicherungsverhältniss gegen Kriegsschaden der von der Flotte in Dienst genommenen Handelsdampfer zu schaffen. Es liegt auf der Hand, dass es eine unbillige Zumuthung an den Privatunternehmer wäre, dass er eine grössere Risikogefahr auf sich lade, als nach den Regeln eines gesunden Geschäftsbetriebes zulässig erscheint. Ein gesunder Geschäftsbetrieb aber wird keinem Privatunternehmer die Verpflichtung aufbürden, seine bürgerliche Existenz in die Schanze zu schlagen, weil das Gemeinwohl ein Lebensinteresse daran nimmt, dass er seinen Betrieb auch unter den für ihn ungünstigsten Verhältnissen eines grossen Krieges, und gerade dann womöglich mit noch verstärkter Intensität fortsetze. Das Mindeste, was dem Gemeinwohl in solchem Falle obliegt, ist die Pflicht einer Entschädigung für Verluste, welche dem Unternehmer aus Operationen erwachsen, die er um des Gemeinwohls willen in's Werk gesetzt hat. Wenn man also zugeibt, dass in England ein hervorragendes öffentliches Interesse besteht, zu verhindern, dass kurz nach Erlass einer Kriegserklärung der Weizenpreis auf 100 sh per Quarter getrieben werde, wenn ein nicht minderes Interesse besteht, dass Englands überseeisches Frachtgeschäft bei dem ersten Kriegswetterleuchten sich nicht verschüchtert in das heimathliche Mausloch verkriecht, so muss schon bei währendem Frieden Alles so geordnet werden, dass die Rhederei nicht genöthigt wird, aus Furcht vor ihre Kräfte überseigenden Verlusten durch feindliche Kaper ihre Operationen entweder ganz einzustellen oder doch in einer Weise einzuschränken, dass eine normale Lebensmittelfuhr überseeischer Herkunft nicht mehr garantirt werden könnte. Seit Monaten ist dieses Thema sowohl in den politischen als in den Fachzeitungen jenseits des Kanals unter allen erdenklichen Gesichtspunkten behandelt worden. Aus allem pro und contra Gesagten erhält man den Gesamteindruck, dass, während durchgehends anerkannt wird, die Regierung sei moralisch verpflichtet, die in Kriegszeiten mit Getreide heranschwimmenden Kauffahrteifloten durch eine ausreichende Anzahl von Kreuzern convoyiren zu lassen, es doch ein ganz ander Ding ist, der Regierung zuzumuthen, sie solle die Verantwortlichkeit und damit die Entschädigungspflicht von über 90 % aller in Kriegszeiten den britischen Schiffen und Ladungen von Feindeshand etwa zugefügten Verluste übernehmen. Doch im Princip herrscht auch hier unter den direct theilhaftigen Interessenten volle Einmüthigkeit be-

treffs der Entschädigungspflicht des Staates, nur hinsichtlich der einzuschlagenden Wege gingen und gehen die Meinungen auseinander. Eine Versicherung von Staatswegen aller in der Getreide- und Fleischzufuhr thätigen Frachtdampfer gegen Kriegsgefahr sei Pflicht des englischen Volkes gegen sich selbst. Aber auch der übrige unter englischer Flagge stehende Seeverkehr, schreiben die „H. N.“, dürfe nicht sich selbst überlassen werden. Andernfalls würde es geschehen, dass furchtsame Rheder bei der geringsten Trübung des Horizonts einen Massenexodus ihrer Schiffe von der englischen unter ausländische Flaggen inscenirten. Jedenfalls liegt in diesen Hervorhebungen viel Wahres, und insofern zu der materiellen Beeinträchtigung der englischen Geschäftswelt auch die moralische Beeinträchtigung des maritimen Ansehens der Nation treten würde, so fällt es den Vorkämpfern des Planes einer grossartigen, auf Gegenseitigkeit beruhenden Vorkehrung gegen Seekriegsgefahr nicht eben schwer, ihrer Sache Sympathien zu erwerben. Jedem Engländer würde es ein unerträglicher Gedanke sein, sein Land den Weg wandeln zu sehen, auf welchem Spanien's Niedergang sich vollzogen hat. Und wenn auch Englands Kriegsflotte stark genug wäre, um jeden Angriff auf die überseeischen Besitzungen wie auf das Mutterland fern zu halten, so repräsentiren doch die Handelsschiffe, auf denen die britische Flagge weht, ebenso viele schwimmende englische Inseln, deren Verlust, sei es durch feindliche Kreuzer, sei es durch Uebergang zu einer fremden Flagge, gleichbedeutend wäre mit dem Verlust der Stellung Englands im Seehandelsverkehr. Da nun aber auf der Beherrschung des Seehandelsverkehrs bzw. auf der Behauptung des englischen Uebergewichts in demselben die Volkskraft und wirtschaftliche Prosperität des Inselreichs wurzelt, so darf nichts verabsäumt werden, noch bei Zeiten jedem Schlage vorzubeugen, der bei drohender Kriegsgefahr die Integrität des Ueberseehandels unter englischer Flagge etwa in Frage stellen könnte. Das ist in Kürze der leitende Gesichtspunkt, der die eingangs erwähnte Initiativbewegung regelt und zusehends vertieft.

### Schiffbau.

**Englische Neuerung in Schiffs-Feuerungsanlagen.** In allen Fällen, wo eine Vermeidung jeglicher Aschenrückstände, eine bequeme Regulirung der zu producirenden Wärme und der Fortfall des Schürrens als wünschenswerth sich erweisen, also z. B. bei Lokomotiven, Dampfspritzen, Flammöfen, insbesondere aber bei Schiffsmaschinen, hat man bisher ein Verfahren angewendet, das darin besteht, dass Oele und Wasser durch besonders erhitze Retorten geleitet und dadurch auf eine hohe Temperatur gebracht werden. Das hierdurch erzeugte Gasgemenge strömt durch eine Brenneröhre, dringt aus den Brenneröffnungen derselben in Strahlen hervor, mischt sich mit Luft und gelangt endlich in einem eingeschlossenen Feuerherd theilweise zur Verbrennung. In diesem sind die genannten Retorten untergebracht, so dass der Verbrennungsprozess, ohne irgend eines andern Hilfsfeuers oder einer anderen Heizquelle zu bedürfen, ein continuirlicher wird. Mit geringen Abänderungen kann eine zur Durchführung des beschriebenen Verfahrens dienende Vorrichtung zur Verbrennung von Kohlenwasserstoff-Flüssigkeiten nach einem etwas abweichenden Verfahren benutzt werden. Es können dann Kohlenwasserstoffe darin verbrannt werden, die andernfalls in solchen Retorten, in denen sie mit Wasser oder Dampf zur Mischung gelangen, von dem Eintritt in diese Retorten unausgenutzte Kohle absetzen würden. Die bisher üblichen Vorrichtungen zu dem angegebenen Zweck wurden in jüngster Zeit in England ganz erheblich verbessert. Das bezügliche Patent beruht auf dem Grundsatz, durch den Druck des geheizten Gefässes die Heizung selbstthätig zu regeln. Die betreffende Vorrichtung unterscheidet sich von jenen des früher üblichen Verfahrens durch die Anordnung eines zwischen einem Druckkolben und einem Widerlager eingespannten Stabes,

welcher Gegendruckfeder und bewegendes Glied zugleich ist, und seine Durchbiegungen auf eine Nadel überträgt, die in den Mund der den vergasteten Kohlenwasserstoff ausblasenden Düse von aussen eindringt, um die Oeffnung je nach ihrer Stellung freizulassen oder zu drosseln. Diese Anordnung ergibt eine gedrungene, gewichtsparende Bauart unter Vermeidung grosser bewegter Massen, welche beispielsweise durch die unvermeidlichen Erschütterungen von Fahrzeugen, schwingen und ein schädliches Spielen des Regelungstheiles bewirken. Ferner ermöglicht die von aussen eindringende Regelungsnadel ein bequemes Reinigen des Düsenmundes von etwa angesetzten Niederschlägen, sie erspart ferner die Anordnung einer Stopfbüchse und ist, vom bewegenden Hebel einerseits, und dem Düsenmund andererseits lose getragen, dem Festklemmen bei Schwingungen nicht unterworfen. Bei der neuen Regelungsvorrichtung leitet eine Röhre den flüssigen Brennstoff in den, über dem Brenner gelegenen Vergaser, während eine zweite Röhre den erzeugten Kohlenwasserstoff-Dampf nach einer Düse führt, die denselben in ein Mundstück des Brenners unter gleichzeitiger Ansaugung von Luft hineinbläst. Sowohl in dem Mundstück, wie im Innern des Brenners findet eine Mischung von Luft und Kohlenwasserstoffdampf statt; das Gemisch brennt über einem rostartigen Gitter und beheizt ausser dem darüber befindlichen Vergaser, auch einen Dampferzeuger oder dergleichen. Von dem auf diese Weise beheizten Druckgefässe geht ein Röhrchen aus, das in den Raum hinter dem Deckel des Gehäuses der Regelungsvorrichtung mündet. Jener Raum ist nach dem Innern des Gehäuses hin durch eine biegsame Platte, die mit einem Kolben versehen ist, nach aussen jedoch durch den Deckel selbst abgeschlossen. Dieser, durch das erwähnte Röhrchen mit dem Druckgefäss verbundene Raum braucht nur ganz schmal zu sein, und wird gewöhnlich dadurch geschaffen, dass zwischen dem Flansch des Gehäuses und der biegsamen Deckplatte eine entsprechend ausgeschnittene Dichtung gelagert wird. Der Kolben der biegsamen Platte hat nur einen ganz kurzen Weg zurückzulegen und findet im Gehäuse seine Führung, erst hinter dieser Führung verjüngt sich das Gehäuse. In einer Einkerbung des Kolbens und einer ebensolchen des entgegengesetzten Widerlagers ruht mit seinem ungleichmässig abgeschragten Enden ein Stab als Gegendruckfeder für den in dem kleinen Raum hinter dem Deckel herrschenden Druck, und zugleich als dasjenige Glied, welches die Bewegungen des Kolbens aufnimmt und überträgt. Vermöge seiner ungleichmässig abgeschragten Enden biegt sich der federnde Stab beim Vorgang des Kolbens nach oben hindurch, und beim Zurückgehen des letzteren streckt die Federkraft den Stab erneuert in seine frühere Lage. Das auf der entgegengesetzten Seite zum Deckel angebrachte Widerlager ist mittelst einer Ueberwurfmutter verstellbar und dessen jeweilige Einstellung ist mittelst einer in Zahne eingreifenden Federklinke gesichert. Ungefähr in der Mitte des federnden Stabes sitzt ein Stellring mit einem auf Zug und Druck wirkenden Stäbchen, das zugleich zum Festklammern des Stellringes dient, und mit einem ungleicharmigen Winkelhebel in Verbindung steht. Der eine Arm dieses letztern ist als Schelle ausgebildet, und umgreift als solche eine Welle, während der zweite Arm als besonderer Theil in einem radialen Fortsatz der Schelle verstellbar eingefügt, und durch eine Mutter festgeklemmt ist. In das Auge des zweiten Armes ist nun die Regelungsnadel mit einem Haken lose eingehängt; die Spitze dieser Nadel spielt in dem Düsenmund, in welchen sie von aussen eindringt. Eine weitere Führung erhält die Nadel nicht. Damit sie aber in ihrer äussersten Stellung gehalten werde, ohne dass eine Drosselung der Mündung erfolgt, ist die Spitze selbst cylindrisch und erst hinter diesem Cylinder beginnt der Konus, der den Uebergang zu dem eingehakten Theil bildet. Damit nun auch in der Stellung des tiefsten Eindringens der Nadel noch eine geringe, zur Unterhaltung einer Zündflamme dienende Gasmenge ausströmen kann, ist der erwähnte Konus



einseitig abgeflacht oder mit einer Längsfurche versehen. Statt dessen könnte übrigens auch die Düsenmündung mit einer Rille ausgestattet sein, und dafür der Konus glatt bleiben. Die Regelungsvorrichtung wirkt selbstthätig in der Weise, dass nach Ueberschreitung eines gewissen Druckes im Dampferzeuger, und folglich auch desjenigen, in dem mit der Vorrichtung kommunizirenden Röhrechen und in der Vorrichtung selbst, der beschriebene Kolben bewegt wird; nach Maassgabe des wachsenden Druckes wird der federnde Stah sich durchbiegen und vermittelst des ungleicharmigen Hebelwerkes bewirken, dass die lose daraufgehakte Nadel in den Düsenmund hineingeschoben wird. In Folge dessen verengert sich der Düsenmund, und die Menge des ausströmenden Kohlenwasserstoff-Dampfes wird entsprechend verringert. In dem Maasse als der Druck wieder sinkt, wird die Düsenmündung abermals freigegeben, und die ausströmende Dampfmenge vergrössert sich automatisch. Diese Regelungsvorrichtung ist für Schiffsmaschinen ein ganz besonders vorteilhafter Apparat, da die Regelung der Gaszuströmung und diejenige der zu producirenden Hitze Hand in Hand gehen und eine besondere Bedienung nicht erfordern.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 9. Januar. Nachdem der Vorsitzende die Mitglieder zum neuen Jahre begrüsst und die Erwartung ausgesprochen hat, dass die Thätigkeit des Nautischen Vereins zu Hamburg im laufenden Jahre zum Wohle der Schifffahrt dienen möge, werden die Herren Kapitän Schmidt, „Ascania“ und Zeigmeister, Vorstand des Heuerbureaus der Hamburg-Amerika Linie, als Mitglieder aufgenommen. Unter den zahlreichen Eingängen finden Erwähnung: Ein Artikel aus „Nautical Magazine“ den Mohegan-Fall betr., eine Arbeit Herrn Kuippings aus den Annalen der Hydrographie, die neuen Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft, deren Studium der Vorsitzende den aktiven Kapitänen an's Herz legt, ein Schreiben von Nafzger & Rau, des Inhalts, dass die von der Firma verfertigten Rettungs-Keilkissen abgeändert seien, wodurch ein Vorüberliegen des Körpers ausgeschlossen sei, eine Broschüre über Bootsaussetzung, z. Zweck, die Livboote schnell, nach Lee zu bringen. An die einzelnen Zuschriften resp. gedruckten Eingänge knüpfte der Vorsitzende kurze Bemerkungen. Darauf wird zur Tagesordnung, Vorstandswahl, geschritten. Gewählt mit Stimmenmehrheit werden: 1. Vorsitzender Dir. Matthiessen, 2. Ober-Inspector Meyer, 1. Schriftführer Dr. Hübener, 2. Dir. Landerer, Cassirer Kapitän Messtorff, Archivar Hr. Kuipping, Beisitzer Inspector Theile, Redakteur Schumacher und Kapitän Schoof. Cassirer und Archivar werden per Acclamation, die übrigen Herren durch geheime Abstimmung gewählt. Der Vorsitzende dankt den Mitgliedern für das in ihn gesetzte Vertrauen, dessen er würdig zu sein bemüht bleiben wird. Zum zweiten Gegenstand der Tagesordnung führt Herr von d. Ropp einen von ihm erfundenen und in den Handel gebrachten Rettungsapparat vor. Gaseinströmung erzeugt die Schwimm- und Tragfähigkeit auf automatischen, selbstthätigen Wege. Der Apparat, dessen Mechanismus der Erfinder erklärt, erweckt bei den Versammelten, neben seiner praktischen Handhabe, besonders wegen seines geringen Umfangs Sympathie. Im Grossen und Ganzen macht sich die Meinung geltend, dass die Einführung des Schwimmkörpers bei kleinen Betrieben, Yachten, Rettungsbooten oder einzelnen Personen entschieden zu empfehlen sei.

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 11. Januar. Der Vorsitzende berichtet den Tod Herrn Kapitän Maack's und widmet seinem Andenken einige Worte; der Verstorbene wird in der üblichen Weise geehrt. Unter den seit 4. December, der letzten ordentlichen Sitzung, zugesandten Eingängen sind zu erwähnen: Verwaltungsbericht der Seeberufsgenossenschaft über die neuen Vorschriften

des Auswandererwesens, von Nafzger & Rau der verbesserte von ihnen verfertigte Rettungsapparat nebst Begleitschreiben, vom Verein „Weser“ der Antrag für eine Reformirung der Prüfungsvorschriften auf dem nächsten Verbandstage eintreten zu wollen, von derselben Adresse wird betont, dass es, in Anbetracht des lebhaften Verkehrs durch den Kaiser Wilhelm-Kanal geboten sei, den Fehmarn-Sund besser zu befahren, der Stettiner und Flensburger Verein stimmen dem Antrage des „Weser“-Vereins in Bezug auf die Reform der Prüfungsvorschriften bei. Letzterer befürwortet die Navigationsschulen und das ganze Prüfungswesen zur Reichssache zu machen. Der Vorsitzende regt darauf an, einen Verbandstag im kommenden Monat in Berlin abzuhalten. Auf seine Anfrage nach der Ansicht der Mitglieder, bekunden diese einmütige Zustimmung. Auf eine frühere Anfrage des Staatssekretärs vom Reichsmarineamt, wo neue Signalstationen an der Nordseeküste wünschenswerth erscheinen, hatte der Verein befürwortet, auf Neuwerk eine Signalstation einzuführen. Darauf war im vorigen Jahre ein Antwortschreiben von der hohen Behörde eingegangen, in welchem um die Begründung für den Vorschlag ersucht wird. Der Verein entschied sich, dem Staatssekretär des Reichsmarineamts zu antworten, dass, so weit bekannt, von Neuwerk nach Cuxhaven eine telegraphische Verbindung bereits bestehe, eine Signalstation desshalb zu empfehlen sei, zwecks Rapportirung um Hülfe suchender Schiffe nach dem Festlande. Nach Erledigung der Eingänge kommt der Vorsitzende noch einmal auf einen Fall zurück, mit dem der Verein bereits in letzter Sitzung Gelegenheit hatte, sich zu beschäftigen. Der Vorfall ist kurz folgender: Steuerleute des Segelschiffes „Borha“, Kapitän Rasch, hatten an den Steueremannsverein ein Schreiben gerichtet, in dem sie die Behandlung abfällig kritisirten, die ihnen vom Kapitän zu Theil geworden. Der Vorsitzende des Vereins, hatte nach Rücksprache mit Mitgliedern des Verwaltungsrathes dem Rheder des Schiffes, mit der Bitte Abhülfe zu schaffen, das Schreiben übermittelt. Der Verein Deutscher Seeschiffer nahm damals Gelegenheit, das Vorgehen des Vorsitzenden der Steuerleute auf das Schärfste zu tadeln. In diesem Sinne erfolgte Mittheilungen der Presse hatten den Steueremannsverein veranlasst, an den Seeschifferverein zu schreiben, er möge Mitgliedern desselben Gelegenheit geben, den Schritt ihres Vorsitzenden zu begründen. Der Vorstand des Vereins Deutscher Seeschiffer erklärte sich damit einverstanden, sofern die Steuerleute den in Rede stehenden Brief mitbringen. Gegen diese Zumuthung glaubten sich die Steuerleute verwahren zu müssen; sie theilten solches dem Seeschifferverein mit. Nach abermalig abgehaltener Vorstandssitzung entschied sich der Verein Deutscher Seeschiffer, einen weiteren Brief, zu schreiben und seine Forderung bezüglich des Briefes zu motiviren. Ebe die Expedition des Briefes erfolgte, kam ein offenes Schreiben der Steuerleute an, in dem sie ihr Bedauern bekundeten, eine mündliche Aussprache nicht mehr nachzusuchen, sondern beschlossen hätten, die Angelegenheit der Oeffentlichkeit zu übergeben. Der Verein Deutscher Seeschiffer beschloss darauf, einmütig von der Absendung des bereits geschriebenen Briefes abzu- sehen. Seitens verschiedener Mitglieder wurde die Handlungsweise des Steueremannsvereins, wie das bereits früher geschehen, auch diesmal auf das Allerschärfste verurtheilt. — Der Vorsitzende bemerkt noch, dass am 4. Februar der Ball des Vereins stattfindet, und ersucht die Mitglieder, damit die Einladungskarten richtig befördert werden können, ihre genaue Adresse anzugeben.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 10. Januar abgehaltenen ordentlichen General-Versammlung, welche unter Leitung des Vorsitzenden stattfand und recht zahlreich besucht war, war eine grosse Menge von Glückwunschschreiben zum neuen Jahre von Mitgliedern aus allen Richtungen eingegangen. Es erfolgte zunächst der Be-

richt des Kassirers über den Kassenabschluss des verflossenen Jahres, aus welchem hervorging, dass der Verein aus den gewonnenen Ueberschüssen, nicht allein die, durch die Effektenversicherung entstandenen Verluste habe decken, sondern auch noch einen Reingewinn von rund 900 M. habe erzielen können. Mitgetheilt wurde ferner, dass die Prämien der Effektenversicherung für das verflossene Jahr ein Procent betragen, was angesichts der viel höheren Prämien der Versicherungsgesellschaften, als ein sehr günstiges Resultat gelten könne. Verhandelt wurde sodann über die, seit October vorigen Jahres, den Mitgliedern vom Verwaltungsrathe zur Begutachtung unterbreiteten Ausführungsbestimmungen betr. Berechnung der zu zahlenden Prämienätze der Effektenversicherung, und fanden diese Vorschläge nach eingehender Besprechung, einstimmige Annahme. Ein weiterer Vorschlag des Verwaltungsrathes, nach welchem alle Meldungen von Mitgliedern betr. Veränderung von Stellung oder Wohnort, in Zukunft nur schriftlich zu geschehen haben, wurde ebenfalls einstimmig angenommen. Ein weiterer Antrag des Verwaltungsrathes, auf Erhöhung des Gehaltes der Hilfskraft am Bureau, um monatlich 10 M., fand ebenfalls einstimmige Annahme und wurde hierauf beschlossen, da die Tagesordnung der vorgerückten Zeit halber nicht erledigt werden konnte, am nächsten Donnerstag eine ausserordentliche General-Versammlung abzuhalten. Mitgetheilt wurde, dass vom Verein deutscher Seeschiffer hier, eine Antwort auf unser zweites Schreiben nicht eingelaufen sei, die Angelegenheit jedoch bis zur nächsten Versammlung verlagert. Nachdem noch Ersatzwahlen für fünf Herren zum Verwaltungsrathe vorgenommen waren, wurde die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 11. Januar 1899.

Ausfrachten sind wieder eine Kleinigkeit flauer. Retourfrachten sind fast unverändert. Salpeterfrachten sind gegen die Vorwoche einen Schatten flauer. Einige Abschlüsse der Vorwoche nachstehend:

„Old Kensington“, Salpeterplatz New-York oder Philadelphia, 25/—, spot.

„James Kerr“, Tacoma/U. K. H. A. D., 32/6.

„Forest Ball“, San Francisco/U. K. H. A. D., 27/6.

„Astoria“, Albany/U. K., direct, 47/6, Jarroh.

## Büchersaal.

**Volldampf voraus!** Deutschlands Handelsflotte und Schiffbau in Wort und Bild. Herausgegeben von **G. Lehmann-Felskowskl.** Verlag von R. Boll, Berlin.

Um ein vornehm ausgestattetes Werk ist die nautisch-belletristische und auch zum Theil die nautisch-fachmännische Litteratur bereichert. Gelehrte, Schriftsteller, Rheder und Ingenieure mit gutem Namen haben den Herausgeber durch schätzenswerthe Beiträge unterstützt in seinem Vorhaben ein Buch zusammenzustellen, dessen Inhalt sowohl dem Fachmann als dem Laien Lehrreiches und Anregendes mit Bezug auf Deutschland's Handelsflotte und Schiffbau bieten. Bekannte Künstler, unter ihnen die Marinemaler Willy Stöwer und Prof. H. Bohrdt, haben es verstanden, durch zahlreiche Illustrationen dem Leser das Wort bildlich zu ergänzen. Der Name des Herausgebers steht unter den Artikeln „Hamburger Flotte“, „Weser Flotte“ und „Deutsche Ostsee-Flotte“. Für einen nautischen Schriftsteller dankbare Themata, für den Leser eine angenehme Lektüre. Die stolzen Bauerzeugnisse deutscher und englischer Werften in bildlicher Darstellung erhöhen ihren Werth. Der Packetfahrt und dem Lloyd ist ein grosser Theil gewidmet. Ganz besonders Beachtung verdient eine von dem berühmten Hydrographen Prof. Dr. Neumayer, dem Direktor unserer Seewarte, verfasste Abhandlung „Die deutsche Handelsflotte und ihre Mitwirkung auf dem Felde der Wissenschaft“. Ein Beitrag zur Beleuchtung der Bedeutung unserer maritimen

Stellung im Lichte wissenschaftlicher Forschung. Auch Hamburg's grosser Rheder, Herr Rob. M. Sloman, hat den Inhalt durch eine Arbeit bereichert. Er schildert die „Entwicklung der Hamburger Rhederei“, auf Grund seiner reichen, jahrelangen Erfahrung. Fürwahr eine ebenso berufene Kraft, dieses Thema erschöpfend zu behandeln, wie der Geh. Rath Sartori als Verfasser des Artikels „Zur Geschichte des Deutschen Nautischen Vereins“, den er jahrelang erfolgreich als Vorsitzender leitet. Der Marine-Oberpfarrer Goedel hat sich mit seinem Lieblingsthema der Etymologie unserer Seemannssprache beschäftigt und eine Arbeit mit dem Titel „Die neuhochdeutsche Seemannssprache“ veröffentlicht. Der Navigationsobulldirektor Lübeck's, Herr Dr. Schulze, ist unter die Belletristen gegangen. Eine von ihm verfasste Skizze „Bilder aus dem deutschen Seemanns- und Hafenleben“ schildert das Leben an Bord des Seglers und des Dampfers. Ferner sind noch zu erwähnen „Der Werth der deutschen Handelsflotte“ von Dr. Lindemann, „Die Entwicklung des Rhederiwesens in den Weserhäfen“ von Ad. Gruel, „Die Entwicklung der deutschen Ostseerhederei“ von Dr. Boysen. Letzterer ist den Lesern durch seine Thätigkeit als Handelskammersyndikus in Kiel und als Schriftführer des Deutschen Nautischen Vereins bekannt. Schliesslich noch eine sehr lesenswerthe Abhandlung „Ueber die Entwicklung des Schiffbaues“, vom Ingenieur C. F. Steinhaus verfasst. — Die aufgezählten Artikel und die Erwähnung ihrer Verfasser werden Jeden belehren, dass hier von ernster, sachkundiger Lektüre die Rede ist, und nicht, wie wir es sonst nur zu oft von Büchern aus dem Binnenlande gewohnt sind, von Phantastereien, die dem Hirne irgend eines „Nautikers“ entsprungen sind, der seine Fachkenntnisse Colportageromanen entlehnt hat. Nicht nur in Anbetracht des gediegenen Inhalts, sondern auch wegen der guten Ausstattung ist das Buch zu empfehlen. An Werth hätte es aber noch gewonnen, wenn der Verleger vorgezogen, die drei letzten mit Annoncen versehenen Blätter wegzulassen. Preis 10 M. C. S.

## Sprechsaal.\*

(Eingesandt.)

Verehrl. Redaktion! Dem Princip der „Hansa“ gemäss, allen Lesern das Wort zu gönnen, erlaube auch ich mir, Sie zu bitten, folgendem Eingesandt einen Platz in Ihrem werthen Blatte zu geben. In Nr. 44 der „Hansa“ vom Jahre 1898 haben wir es mit zwei Eingängen von den Herren W. D. und T. P. zu thun, welche ich gern mit ein paar Worten streifen möchte. Zuerst das Eingesandt des Herrn W. D.

Wir Seefahrer, die wir die Seefahrtsschulen besucht haben, müssen Herrn W. D. Recht geben, wenn er sagt, dass es ein Riesenpensum ist, welches sowohl in der Steuermannsklasse als auch in der Schifferklasse von den Schülern bewältigt werden muss, wenn die Lehrer nicht allein blos darauf hinarbeiten wollen, dass die Schüler das betreffende Examen bestehen, sondern auch, dass dieselben sich ein gründliches Wissen für die Zukunft aneignen sollen. Durch Hinzufügung des Unterrichtes in der Schiffsbaukunst ist dasselbe, wie allgemein anerkannt wird, um ein Bedeutendes vergrössert. Diese Vergrösserung des zu bewältigenden Arbeitsstoffes ist es wohl hauptsächlich, welche soviel Staub in der letzten Zeit aufgewirbelt hat. Allerdings liegt für keinen Schüler ein Zwang vor an diesem Unterricht Theil zu nehmen und wird auch kein Schüler, welcher glaubt das an ihn gestellte Arbeitspensum, welches zu seinem Examen nothwendig ist, nicht bewältigen zu können, sich dieser Arbeit unterziehen. Dass aber der Ehrgeiz den Schüler verleiten sollte trotz alledem dem Unterricht beizuwohnen, halte ich für vollständig hinfällig. Das beste Beispiel hierfür zeigt uns doch der schon seit Jahren eingeführte fakultative Unterricht im Maschinenfach und in der Heilkunde. Sehr viele Schüler, und intelligente Schüler,

\* Ohne Verantwortung der Redaktion.



machen das Examen im Maschinenfach nicht, weil sie glauben, dass dasselbe für sie keinen Werth hat und lassen sich nicht durch Ehrgeiz verführen, diese wenn auch geringe Arbeitslast auf ihre Schultern zu nehmen. Dass der Unterricht in der Heilkunde ein fakultativer ist und kein Zwang vorliegt sich demselben zu unterziehen, ist wohl vielen Schülern unbekannt, sonst würden noch weniger Schüler bei demselben anwesend sein, als es jetzt schon sind. Ein schönes Beispiel hierfür liefert die Hamburger Schule, wo der Herr Direktor persönlich darüber wacht, dass diese Lehrstunden von den Schülern nicht geschwänzt werden. Deshalb glaube ich, dass wir den Herren Direktoren der Bremer und Elsflether Seefahrtsschulen, welche ihren Schülern Gelegenheit geben, sich auch Kenntnisse in der Schiffbaukunst anzueignen nur dankbar sein können und nicht versuchen wie in dem zweiten Eingangs des Herrn T. P. den Schulen in Bremen und Elsfleth nachzusagen, „dass sie mehr den Effekt als ein gründliches Wissen pflegen“. Wenn betreffender Herr auch das Wort „scheinbar“ hinzugefügt hat, so geschah es jedenfalls bloß um sich den Rücken zu decken. Je mehr Gelegenheit uns aber gegeben wird Wissen und Bildung zu erwerben, desto eher werden wir im Stande sein, unsern Stand auf der Gesellschaftsstufe zu sehen, auf welcher wir ihm zu sehen wünschen.

Lassen Sie uns nun auf den schönen Ausspruch des Herrn T. P. eingehen. Ich glaube mir in dieser Sache ein Urtheil anmaassen zu können, da ich in Bremen auf Steuermannsschule und in Hamburg auf Schifferschule gewesen bin, also die Verhältnisse kenne. Offen und ehrlich muss ich bekennen, dass der Unterricht in der Bremer Schule ein bedeutend gründlicherer war als der in der Hamburger. Gerade die Deviationslehre ist in Bremen zu meiner Zeit sehr gründlich betrieben und nicht wie in Hamburg, wenn ich nicht sehr irre, in 6—8 Stunden theoretisch und praktisch abgemacht worden. Herr Dr. Schilling ging mit uns Schülern hinaus zum Kompasskompensiren; es wurde uns an Bord eines Schiffes praktisch dargelegt, wie dabei zu verfahren und zu arbeiten ist, fortwährend kamen die Fragen, „was thun Sie jetzt in diesem Falle und nun in dem?“ Ob dieses vielleicht auch bloß eine Effekthascherei gewesen ist? Ferner habe ich mich auch bei Kollegen, die in Bremen die Schifferschule besucht haben, erkundigt, wie weit in ihrem Unterricht auf die von Herrn T. P. angeführten Themata: Grundregeln einer Charterpartie, Bestimmungen des Seerechts im Falle einer Kollision etc. eingegangen worden ist, habe mir als Belege dafür ihre Kladden, in welchen Diktate darüber waren, angesehen und bin erstaunt gewesen, wie genau darauf eingegangen war. In Hamburg sind uns darüber einige Kapitel vorgelesen und dann gesagt worden: „Sie finden dies Alles im „Knitschky“. Seegesetzgebung des Deutschen Reiches, Seite so und so viel,

Sie müssen sich das selber ansehen.“ Ich glaube mit diesem klar genug dargelegt zu haben, dass gerade hierin die Ausbildung in der Bremer Schule eine sehr genaue ist. Habe ich nun eben einen Vergleich zwischen diesen beiden Schulen gezogen, so lassen Sie mich diesen bitte ein wenig weiter ausdehnen und einmal die Frage aufwerfen, wie wird der Hamburger Seefahrtsschüler von seinen Lehrern behandelt und wie der Bremer? Ein grösserer Unterschied ist meines Erachtens nach so leicht nicht zu finden. Der Bremer Schüler wird von seinem Lehrer als ein Gentleman angesehen und tritt ihm Letzterer auch als ein solcher gegenüber. Man wird dort bei einer Anrede seitens des Lehrers nie das Wörtlein „Herr“ vermissen, und die Apostrophirungen, die Einem in Hamburg durch die Lehrer zu Theil werden, würde sich ein Bremer Lehrer nie erlauben, aus Furcht den auf der Schule herrschenden guten Ton herunterzuschrauben. Man kann ja die Frage aufwerfen, warum sich Schüler eine oftmals an's Unwürdige grenzende Behandlung gefallen lassen. Auch dieses will ich Ihnen beantworten. Erstens haben die Schüler, wenigstens die grösste Zahl derselben, sich das Geld zum Besuch der Schule selber erworben und reicht dieses genau so weit, um den Kursus auf der Schule zu beenden. Die Furcht, bei Differenzen mit den Lehrern gezwungen zu sein, eine andere Schule aufzusuchen, hält sie davon ab, gegen diese Herren aufzutreten. Auch beim Examen tritt es deutlich zu Tage, was von den Seeleuten in Hamburg und was von ihnen in Bremen gehalten wird. Tritt man in letzterer Stadt in das Prüfungszimmer, so stehen die Herren da angepasst dem wichtigen Augenblicke, welchen dieser Tag dem Schüler in seinem Leben bringt, im Frack und weisser Binde. Kein Tabaksqualm schlägt dem Schüler aus dem Raum entgegen, in welchem es sich nun entscheiden soll, ob ihm die Fähigkeit zuerkannt wird, die schwere Verantwortung eines Steuermanns resp. Schiffers auszuüben. Hat der Schüler nun sein Examen glücklich bestanden und kommt die Stunde, wo ihm sein Patent verabfolgt wird, so erhält derselbe es aus den Händen eines Senators und wird ihm dasselbe nicht von irgend einem Schreiber des Bureau ausgehändigt. Ich erinnere mich noch genau der Worte, welche Herr Senator Barkhausen in Bremen an uns richtete: „Und nun meine Herren fahren Sie mit Gott zur Ehre der Deutschen und im speciellen der Bremer Flagge.“ Diese Worte sind uns damaligen Schülern glaube ich allen im Gedächtniss geblieben. Haben wir doch daraus gesehen, dass man uns achtet und dass auch wir die Ehre unseres deutschen Vaterlandes in fernen Welttheilen zu vertreten und zu vermehren für fähig anerkannt werden. Also, dass wir nicht bloß das sind, wozu man uns in Hamburg machen möchte, ein nothwendiges Uebel um Geld damit zu verdienen.

Bremerhaven.

G. Block.

### Navigationsschule zu Rostock.

Beginn der Steuermannskurse: am 1.  
Februar, 1. Juni und 1. Oktober; Dauer  
8 Monate.

Beginn der Schifferkurse gleichfalls am  
1. Februar, 1. Juni und 1. Oktober;  
Dauer 4 Monate. Prospekte kostenfrei.

Dr. B. Soeken, Direktor.

**A. Köhler Wwe.**  
**Alter Steinweg 15**  
**HAMBURG.**

**Buchdruckerei  
und Lithographie.**



## Schuster & Co.

Sächs. Musikinstrumenten-Manufaktur

Markneukirchen 124.

### Feinste Metall- und Holzblas-Instrumente.

Grösstes Etablissement Deutschlands  
für den Bau feinsten Instrumente für  
Militär und Marine.

Hervorragende Leistungen.

Unbedingte Garantie.

Reparatur-Werkstätten.

Hauptkatalog postfrei.

Probe-Instrumente zu Diensten.



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-handlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 3.

Hamburg, den 21. Januar.

XXXVI. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Zur Geschichte der Nautik. — Zweiter Deutscher Seemanns-Kongress. — Deutscher Nautischer Verein. (Fünftes Rundschreiben.) — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. —

### Auf dem Ausguck.

In Nr. 1 an dieser Stelle ist bemerkt, die deutsche Regierung stehe mit Bezug auf die neuen englischen Leuchtfeuerabgaben mit dem britischen „Foreign-Office“ in Unterhandlungen, zum Zweck, die britische Regierung zu veranlassen, den niedrigeren Tarif für „home trade“ auch auf den Verkehr der Ostsee mit der Ostküste Englands auszudehnen. Nach dem neuen Gesetz fällt eine Reise von der Ostsee nach England schon unter die Rubrik „foreign-going-voyage“ und verpflichtet demgemäss das Schiff zu höherer Tarifentrichtung. Heute sind wir in der Lage das vorläufige Ergebniss des gegenseitigen diplomatischen Verkehrs beider Regierungen mitzuthellen. Und zwar glaubt die britische Regierung „erst nach Ablauf einer gewissen Zeit seit dem Inkrafttreten des Gesetzes vom 12. August v. J. auf Grund der dann wahrnehmbaren finanziellen und wirthschaftlichen Wirkungen desselben in eine Prüfung der Frage eintreten zu können, ob für den Verkehr mit der Ostsee Erleichterungen hinsichtlich der Abgabepflicht in Aussicht zu nehmen sind.“

Der Antrag des Aufsichtsrathes und Vorstandes der Hamburg-Amerikanischen P.-A.-G., auf Erhöhung des Grundkapitals von 50 000 000 M auf 65 Mill. ist in einer am 14. Januar abgehaltenen General-

Versammlung mit 18 496 gegen 151 Stimmen angenommen. Ehe die Aktionäre zur Abstimmung schritten, begründete der Vorsitzende des Aufsichtsrathes, Herr Gustav W. Tietgens, den in Rede stehenden Antrag in längerer Ausführung, der wir nachstehend einzelne Stellen entnehmen. Nachdem Herr Tietgens erklärte, dass neue Aktien im Betrage von 12½ Millionen den alten Aktionären zum Curse von 110 % in den nächsten Tagen angeboten würden und nachdem der Redner kurz die gegenwärtige Geschäftslage geschildert hatte, kennzeichnete er die vorgezeichnete Maxime der Rhederei mit Bezug auf ihre zukünftigen Bestrebungen in folgender Weise:

Es wird nach wie vor das Bestreben der Verwaltung sein, erstklassiges und modernes Material für unsere Linien zu beschaffen und die alten Schiffe nach Möglichkeit durch Verklüfte abzustossen, denn nur dadurch können wir uns eine dauernde Rentabilität für unsere Gesellschaft versprechen. Dieser stete Wechsel in dem Schiffsmaterial bedingt aber selbstredend grössere und schnellere Abschreibungen als früher, und ist die Gesellschaft mit der Erneuerung ihres Materials im wesentlichen auf ihre Abschreibungen und den Erlös aus dem Verkaufe der älteren Schiffe angewiesen, da Kapitalvergrößerungen sich doch nur durch besondere neue Ausdehnungen des Unternehmens rechtfertigen lassen. Es lassen sich genauere Ziffern über den letztjährigen Abschluss, als die bereits veröffentlichten, heute noch nicht geben, da der Bücherabschluss noch nicht fertig gestellt sein konnte. Um aber gerade in diesem Jahre den Aktionären auch in dieser Beziehung sobald als möglich Aufklärung zu geben, wird Alles daran gesetzt worden, um schon gegen Ende Februar der ordentlichen General-Versammlung die definitiven Ziffern des Abschlusses vorlegen zu können. Um übertriebenen Anforderungen an die zu vertheilende Dividende vorzubeugen,

darf aber schon heute darauf hingewiesen werden, dass ca. 3 1/2 Millionen Mark des erzielten Gewinnes ausserordentliche Einnahmen sind, die daraus resultiren, dass infolge einer unerwartet günstigen Conjunction einige Schiffe höher als ihr Buchwerth verkauft werden konnten. Die Verwaltung hält es für ausgeschlossen, dass dieser Theil des Gewinnes anders als zu einer ausserordentlichen Abschreibung auf denjenigen Theil des Schiffsmaterials verwendet wird, für das, wie es z. B. bei den Schnelldampfern der Fall ist, mit einer starken Werthverminderung infolge der fortschreitenden Technik gerechnet werden muss. Es darf daher auch an die Abschreibungen nicht das Maass früherer Jahre gelegt werden, denn, wenn auch einerseits zu hoffen ist, dass die rapid gewachsene Tonnage unserer Gesellschaft weiter steigende Ueberschüsse zuführen wird, so erfordert selbstredend ein soviel grösseres Schiffsmaterial auch umfangreichere Abschreibungen, und die Gesellschaft darf sich glücklich schätzen, dass sie durch die Gunst der Verhältnisse und weil sie rechtzeitig für ein auf der Höhe der Zeit stehendes, rentables Material gesorgt hat, in der Lage ist, nicht nur diese erforderlich werdenden grösseren Abschreibungen vorzunehmen, sondern auch eine Dividende in Vorschlag zu bringen, welche seriöse Aktionäre befriedigen sollte."

Trotzdem die Einfahrt in den Kopenhagener Freihafen grossen, d. h. langen Dampfern in Folge der kurzen Kurven, die dort abgeschnitten werden müssen, sehr gefährlich ist und schon manchen Schiffsführer und Lootsen beim Einlaufen zu stiller und lauter Kritik veranlasst hat, prosperirt Kopenhagen als Handelsstadt sehr gut. Seit drei Jahren hat sich der Seeverkehr, mit Bezug auf seinen Räumteumfang, mehr als verdoppelt. Der Verkehr gestaltete sich seit 1895 folgendermaassen: 1895 liefen Kopenhagen an 2329 Schiffe mit 260 097 R.-T., 1896: 2505 mit 325 600 T., 1897: 3351 mit 502 800 T. und in den ersten sechs Monaten des letzten Jahres 1707 Schiffe mit 303 357 R.-T. — Durch diesen Fortschritt ermuthigt, hat die Kopenhagener Freihafen-Gesellschaft beschlossen, neue Hafenanlagen mit den erforderlichen Lagerhäusern zu errichten. Zur Realisirung des Entschlusses werden ca. 2 Millionen Kronen erforderlich, die, wie verlautet, bereits zum grössten Theile gedeckt sein sollen. — Für Stettin, dem Kopenhagen als Nebenbuhler schon längst nicht sonderlich genehm ist, wird das dänische Expansionsbedürfniss kaum eine angenehme Nachricht bedeuten. Jedoch ist anzunehmen, da der Kaiser Wilhelm-Kanal beiden Häfen so ziemlich gleiche Vortheile bietet, dass die pommersche Seestadt, nachdem ihr Freihafen erst voll zur Geltung gekommen und der gegenwärtig noch projectirte Schiffahrtsweg nach Berlin verwirklicht ist, in absehbarer Zeit von Kopenhagen nicht überflügelt wird.

Nicht allein finden Erzeugnisse deutscher Arbeit auf industriellem und landwirthschaftlichem Gebiete von Jahr zu Jahr im Auslande und in letzter Zeit auch im eigenen Produktionslande grösseren Absatz als früher, es lässt sich erfreulicherweise ein Gleiches auch mit Bezug auf einen Zweig

unserer Montanindustrie, auf die deutsche Kohle sagen, wenigstens soweit Hamburg in Betracht kommt. Bleibt die Zufuhr deutscher Kohlen nach Hamburg an Umfang auch noch hinter der aus englischen Gruben zurück, so vermindert sich der Abstand sichtbar mit jedem Jahre. Dieser Sachverhalt verdient nicht nur im Interesse deutscher Kohlengrubenbesitzer und Händler anerkennenswerthe Beachtung, sondern ist vom nationalen Standpunkte lebhaft zu begrüßen. Je mehr deutsche, also hauptsächlich westphälische Gruben den Bedarf deutscher Consumenten zu decken vermögen, desto umfangreicher wird, in Anbetracht der an ihn gestellten Anforderungen, sich der ganze Kohlenbetrieb gestalten. Im Fall kriegesischer Verwickelungen, mit denen in unserer unruhigen Zeit doch immer gerechnet werden muss, bedeutet Das für uns einen grossen Vorzug. Auf die Leistungsfähigkeit deutscher Gruben wird es im Kriegsfall ankommen, ob wir im Stande sind, unseren Kohlenbedarf ohne englische, belgische oder amerikanische Hülfe zu decken. Nachstehende, von der Hamburger Kohlenfirma Bd. Blumenfeld gemachte Aufstellung giebt die Höhe der englischen und deutschen Kohlenausfuhr nach Hamburg während einer Reihe von Jahren an.

Rheinisch-Westphälische Kohle:			Englische Kohle:		
1880	ca.	338 910 Tons	1880	ca.	1 025 550 Tons
1881	"	452 650 "	1881	"	1 001 118 "
1882	"	475 890 "	1882	"	1 013 334 "
1883	"	513 420 "	1883	"	1 050 000 "
1884	"	548 730 "	1884	"	0 025 500 "
1885	"	536 510 "	1885	"	1 138 700 "
1886	"	518 930 "	1886	"	1 210 000 "
1887	"	548 500 "	1887	"	1 230 000 "
1888	"	627 890 "	1888	"	1 365 000 "
1889	"	716 780 "	1889	"	1 580 000 "
1890	"	815 820 "	1890	"	1 581 700 "
1891	"	833 750 "	1891	"	1 874 500 "
1892	"	903 185 "	1892	"	1 615 000 "
1893	"	1 003 590 "	1893	"	1 596 136 "
1894	"	1 192 880 "	1894	"	1 060 000 "
1895	"	1 298 270 "	1895	"	1 683 000 "
1896	"	1 410 810 "	1896	"	1 797 000 "
1897	"	1 452 090 "	1897	"	2 156 000 "
1898	"	1 652 150 "	1898	"	2 055 100 "

Durchaus sachlich ist die von der citirten Firma gegebene Erklärung, wesshalb das deutsche Kohlengeschäft sich einer lebhaften Steigerung des Absatzes und der erzielten Preise zu erfreuen hatte. Es heisst in dem Bericht mit Bezug auf die erwähnte Erscheinung:

„Neben dem Ausstände in Wales bewirkte der Ausbruch des Spanisch-Amerikanischen Krieges mit seinen maritimen und kommerziellen Consequenzen eine colossale Steigerung des Kohlenbedarfs der grossen Dampfschiffs-Gesellschaften wie auch der überseeischen Depots, und übte ausserdem in kurzer Zeit seinen rückwirkenden Einfluss auf die einheimische Industrie, vor allem auf die gesammte Eisenindustrie aus, so dass während des ganzen Jahres die dringlichste Nachfrage nach Maschinen- und Bunkerkohlen herrschte.“



Der französische Botschaftssekretär, M. de Fages de Chaulnes, in St. Petersburg, hat einen Bericht über den russischen Gesamt-Seeverkehr des Jahres 1897 an seine vorgesetzte Behörde eingesandt. Wir entnehmen den werthvollen Angaben, die in der französischen Presse veröffentlicht sind, folgende Daten. Der Werth der russischen Einfuhr betrug 508 516 000, der der Ausfuhr 704 222 000 Rubel. Die Reihenfolge der verschiedenen maritimen Länder, welche den Verkehr bewerkstelligten, ist folgende: Die angegebenen Zahlen bedeuten Millionen Rubel.

Länder	Einfuhr	Ausfuhr	Länder	Einfuhr	Ausfuhr
Deutschland	175 237	170 800	Dänemark	9 253	1 885
England	150 899	102 091	Aegypten	5 816	24 092
Oesterreich	39 082	19 297	Finnland	30 491	17 414
Belgien	32 716	25 037	Frankreich	63 694	24 693
			Italien	31 471	10 538

Aus den Commentaren der französischen Presse lässt sich eine besondere Zufriedenheit über den Umstand nicht konstatiren, dass Deutschland die erste Stelle einnimmt, während Frankreich noch hinter England rangirt. Nach Annahme der Franzosen müssten russische Kaufleute schon aus Verehrung für die „Allirten“ diesen den grössten Absatz französischer Producte gewähren. Wahrscheinlich haben die französischen Patrioten unberücksichtigt gelassen, dass das russische Ein- und Ausfuhrgeschäft nicht ausschliesslich in russischen Händen ruht, sondern recht viele russische Firmen deutsche Namen führen. — Der Raumgehalt der russischen Kauffahrteiflotte umfasst 856 600 T., davon fallen auf 2535 Dampfer 211 000 T. Die gesammte Quaifläche des russischen Reiches, an der Seeschiffe löschen bzw. laden können, weist eine Länge von 73 097 Werst (1 Werst = 1067 m) auf. Russischer Seeverkehr findet im Weissen Meer, der Ostsee, dem Asowschen und Schwarzen Meer statt. Im erstgenannten Gewässer, zu dem die Seestädte Archangel, Onoga, Soroka, Kiew etc. gerechnet werden können, theiligten sich am Verkehr 378 ausländische Schiffe zu 269 540 T. und 1015 russische zu 357 180 T. In der Ostsee, nach den Häfen Kronstadt, Petersburg, Narva, Reval, Pernau, Riga, Windau und Libau fuhren im Berichtsjahre 10 639 ausländische Schiffe mit 6 699 418 T. Raumgehalt und 1465 russische mit 867 103 T. Davon entfallen: a) Einfuhr. 1. Ausländische Flagge 4957 Schiffe und 3 209 655 T. 2. Russische Flagge 796 Schiffe und 290 798 T. b) Ausfuhr. 1. Ausländische Flagge 5682 Schiffe und 3 489 763 T. 2. Russische Flagge 669 Schiffe und 576 305 T. Den Verkehr im Azowschen und Schwarzen Meer mit den Seestädten Odessa, Nicalaieff, Eupatoria, Sebastopol, Feodosia, Genitschesk, Berdiansk, Mariopol, Taganrog, Rostow, Anapa, Souchum, Batum etc., vermittelten zum Transport der Einfuhr 4588 ausländische Schiffe mit 5 272 036 T. und 415 russische mit 496 088 T., zur Ausfuhr 4555

und 5 261 756 T. ausländische Schiffe und 518 bzw. 387 088 T. russische. Mithin bewerkstelligte im Weissen Meer die russische Flagge nach Maassgabe der Räume den Verkehr zu ca. 60 % in der Ostsee zu etwa 13 %, im Azowschen und Schwarzen Meer nur zu 7 bis 8 %.

Bereits früher, anlässlich verschiedener Prozesse, sind die Abgaben erwähnt, welche ausländische Schiffe in Häfen der französischen Republik an die sogenannten vereidigten Makler für deren Dienste zu entrichten haben. In gleicher Weise wie bereits die englische und norwegische Fachpresse die abnorm hohen Abgabensätze einer scharfen Kritik unterworfen haben, ist auch von dieser Stelle betont, dass die bedeutende Remuneration der Makler keineswegs den geringen von ihnen zu leistenden Diensten entspricht. Die britische Handelskammer in Paris, von der Zeitungspolemik über diese Streitfrage unterrichtet und mit Anfragen nach der Höhe der Abgaben in den verschiedenen französischen Häfen überhäuft, hat eine Denkschrift veröffentlicht, aus der neben anderen wichtigen Sachen auch die Maklertarifsätze für verschiedene Häfen ersichtlich sind. Zu unterscheiden ist zwischen Dampforn, Seglern und Schiffen in Ballast. Im Interesse deutscher Rheder und Kapitäne scheint eine Wiedergabe der Handelskammeraufzeichnungen wünschenswerth. Deshalb nachstehend die folgenden Aufzeichnungen:

#### Bordeaux.

Dampfer und Segler aus- und eingehend:  
In Ballast 25 c. per T. des Maassraumgehalts,  
mit Ladung 50 c. per T. Ladung.

#### Boulogne.

Einkommende Schiffe.

Ladung über 9/10 Kohlen, Eisenerz oder Eis:  
per T. Ladung

	Bis 600 T.	Von 601—1000 T.	Ueber 1001 T.
Dampfer	15 c.	10 c.	5 c.
Segler	30 c.	20 c.	10 c.

Ladung über 9/10 Holz, Eisen, Guano, Getreide, Reis:  
Dampfer u. Segler 40 c. 30 c. 20 c.

andere Ladungsgattungen:  
do. 50 c. 40 c. 25 c.  
in Ballast (mit oder ohne Passagiere):  
do. per T. des Raumgehalts 12 1/2 c.

Ausgehende Schiffe.

Mit voller Ladung oder theilweise beladen:

Dampfer u. Segler per T. der Ladung 25 c.  
in Ballast (mit oder ohne Passagiere):

Segler Abgabefrei.  
Dampfer in Ballast (mit Passagieren):  
per T. des Raumgehalts 6 1/4 c.  
do. in Ballast (ohne Passagiere):  
Abgabefrei.

#### Calais, Dünkirchen, Havre.

In gleicher Weise wie in Boulogne; jedoch statt 25 c. für andere Ladungsgattungen bei Schiffen über 1000 T. nur 20 c. per T. ferner zahlen nach Havre bestimmte Dampfer, wenn ihre Ladung aus 9/10 Nickelierz besteht 30 c. p. T. bis zu 600 T., 20 bis zu 1000 und 10 c. über 1000 T.

## Rouen.

## Einkommende Schiffe.

Ladung 9/10 aus Kohlen, Eisenerz, rohes Eisen, rohes Salz und Eis:

per T. Ladung

	Bis 1000 T.	Von 1001—1500 T.	Ueber 1500 T.
Dampfer	15 c.	10 c.	5 c.
Segler.	25 c.	10 c.	10 c.

Ladung 9/10 aus Getreide, Holz oder Saat:

Dampfer u. Segler 40 c. 30 c. 15 c.

andere Ladungsgattungen:

do. 50 c. 30 c. 30 c.

in Ballast:

Dampfer oder Segler per T. des Raumgehalts 12 $\frac{1}{2}$  c.

## Ausgehende Schiffe.

Mit ganzer Ladung oder theilweise beladen, sowohl Dampfer als Segler per T. der Ladung 25 c., in Ballast, sowohl Dampfer als Segler keine Abgaben.

In Marseille besagt ein Gesetz vom Juni 1842, dass Makler je nach der Grösse des Schiffes eine Summe von 25—80 Franken für ihre Bemühungen erhalten (dies bezieht sich auf aus- und eingehende Schiffe). Dampfer in regulärer Fahrt zahlen, je nach ihrer Grösse, 20—50 Frank.

## Zur Geschichte der Nautik.

Winke und Bemerkungen von E. Golzich, K. K. Reg.-Rath.

Es wiederholt sich gar oft die Klage, dass Seelente, Navigationslehrer und andere Fachleute, welche in näherer Beziehung zur Nautik stehen, wie z. B. Mathematiker, Geographen u. s. w., dann auch Optiker, Mechaniker und Uhrmacher über den Mangel einer vollständigen und ausführlichen Geschichte der nautischen Wissenschaft — der eigentlichen Steuermannskunst nämlich — Klage führen. Andererseits ist gerade in der Nautik die Erscheinung häufig, dass Methoden und Instrumente auftauchen, welche mutatis mutandis bereits mehrere Male erfunden, versucht und angewendet wurden, dass daher Methoden mit Namen bezeichnet werden, die ganz unberechtigt sind und dass hin und wieder Entdeckungen Aufsehen erregen, welche schliesslich gar nicht so unbekannt sein sollten. Als ein Beispiel der letzteren Art möchten wir nur ganz kurz an den Lärm erinnern, den man vor ca. zehn oder fünfzehn Jahren mit Bezug auf die sog. Neger-Tafeln schlug. Ein Werk über die Geschichte der Nautik würde die Schifffahrt nicht fördern, das geben wir zu, aber angenehm wäre das Vorhandensein einer solchen Zusammenstellung doch, weil die Geschichte einer jeden Wissenschaft das beste und sicherste Mittel bietet, sie in ihrem ganzen Umfange kennen zu lernen und weil kein Fachmann behaupten darf, in seiner Kunst tief genug eingeweiht zu sein, wenn er nicht ihre Geschichte kennt. Die Geschichte der Nautik bietet im Uebrigen auch die grösste Unterhaltung, und es ist fesselnd zu lesen und zu erfahren, wie sich unsere Vorfahren unter den schwierigsten Umständen zu helfen wussten, wie sie aus den gleichzeitigen Fortschritten der Hilfswissenschaften den grössten Nutzen zu ziehen ver-

mochten. Die Mathematik mit ihren verschiedensten Zweigen, wie die Astronomie, die Optik, die Uhrmacherkunst, alle Theile der Physik, mussten der Nautik zu Hülfe eilen, um sie auf ihren heutigen hohen Standpunkt zu bringen. Wir denken heute z. B. gar nicht mehr daran, wie schleppend und mühsam jedes Rechnen vor der Erfindung der Logarithmen war, wir denken gar nicht daran, dass die blossen mechanischen Schwierigkeiten, welchen sich die Seeleute unterziehen mussten, um die allerersten Ephemeriden zu handhaben, die sonst so einfache Bestimmung der Breite aus Meridianhöhe der Sonne vom Seegebrauche fernhielt. Wir sind überzeugt, dass jeder gebildete Seemann, der ein gut verfasstes Werk über die Geschichte der Nautik in Händen bekäme, dasselbe in einem Zuge und mit dem Eifer lesen würde, mit dem schlecht erzogene junge Leute gewisse Romane verschlucken. Es sind gerade zwanzig Jahre verflossen, seitdem sich Verfasser dieses Artikels dem Studium der Geschichte der Nautik widmete; der Genuss, der ihm diese Beschäftigung verschaffte, ist kaum zu schildern, obwohl sich leicht denken lässt, dass in Dalmatien und in Istrien, wo man von der übrigen Welt so ziemlich abgeschnitten ist, die Quellenbeschaffung enorm schwierig ist. Durch lange Zeit ist es sein Traum gewesen, an die Zusammenstellung einer vollständigen Geschichte der Nautik Hand anzulegen, allein Schwierigkeiten aller Art haben ihn daran gehindert. Zunächst müsste ein solches Werk einen kolossalen Umfang haben und dafür findet man schwer Verleger, weil der Leserkreis im Vergleich zu den Verlagskosten doch ein zu geringer wäre. Ferner waren bis vor ganz kurzer Zeit viel zu viel Fragen noch ungelöst, mehrere sind es heute noch, und zu deren Ausarbeitung braucht man ernste und lange Studien, mühsame Untersuchungen und reiche Hülfquellen. Wir haben wohl viele Monographien zur Geschichte der Nautik geliefert, manche ist gelungen, manche nicht, manchmal haben wir das Richtige getroffen, manchmal nicht. Es handelte sich eben um ein wenig behautes Terrain, welches fruchtbar zu machen war. Jedenfalls dürfen wir so weit unbescheiden sein, um zu behaupten, dass wir die Diskussion mancher Frage angeregt und den Nachfolgern hin und wieder den Weg geebnet haben. Gegenwärtig wäre die Verfassung eines solchen Werkes leichter, aber noch immer nicht so leicht als viele glauben. Immerhin scheint die Zeit heranzunahen, wo ein glücklicherer und rührigerer Fachmann die Seeleute mit einem solchen Werke beschenken wird. Die Arbeit ist, wie gesagt, keine leichte, keine einfache, wir denken aber, Jedem, der sich an dieselbe wagt, Winke und Rathschläge ertheilen zu können, die vielleicht nicht ganz werthlos sein dürften.

(Schluss folgt.)

## Zweiter Deutscher Seemanns-Kongress.

Als vom 15. bis 18. November 1897 in Hamburg der erste Seemannskongress beendet war, wurde mit grosser Stimmenmehrheit beschlossen, die nächste derartige Zusammenkunft abermals in der alten Elbestadt stattfinden zu lassen. Demgemäss ist vom 9. bis 11. Januar 1899 der zweite Seemannskongress, über dessen Verhandlungen nachstehend berichtet werden soll, in Hamburg abgehalten. Anwesend waren insgesamt 14 Delegirte aus Hamburg, Bremen, Bremerhaven, Flensburg, Kiel, Lübeck und Stettin; ferner beteiligten sich an den Diskussionen die geladenen sozialdemokratischen Abgeordneten Metzger, v. Elm u. Schwarz. Ausser der Vertretung des Hafenarbeiterverbandes, der Schiffszimmerer und Heizer hatte die Agitationskommission Einladungen erlassen: an den Verein Hamburger Rheder, den der Seeschiffer, den der See-steuerleute, an zwei Maschinistenvereine, an einen Steward-verein, an die Redaktionen der „Hausa“ und der „Maschinisten-Zeitg.“, an den Hafenarzt Dr. Nocht, und an die Seeberufsgenossenschaft.

Die Tagesordnung des Kongresses lautete:

1. Die Lage bzw. die Ausbeutung der Seeleute an Bord und an Land. Referent: A. Störmer.
2. Die Seemannsordnung. Referenten: W. Metzger und Th. Schwarz.
3. Das Coalitionsrecht. Referent: A. v. Elm.
4. Der Gerichtsstand der Seeleute. Referent: A. Hoffmann.
5. Der Arbeitsnachweis der Seeleute (Anbeuerung). Referent: P. Müller.
6. Die Arbeiterschutzgesetze. Referent: H. Schmalfeldt.
7. Das Verlangen der Schiffsteleute nach einer reichsgesetzlichen Controle des Schiffbaues und der Schiffe. Referent: W. Müller.
8. Die Bemannung der Schiffe. Referent: P. Müller.
9. Die Internationalität der Seeleute. Referent: A. Störmer.

Am 9. Januar, dem ersten Tage, sind zur Sprache gebracht:

**1. Die Lage bzw. die Ausbeutung der Seeleute an Bord und an Land.** Der Referent, Herr Störmer, Vorsitzender des deutschen Seemannsverbandes führte kurz wiedergegeben etwa Folgendes aus: Schifffahrtsbetrieb und Seeleute haben sich seit den letzten Jahren gewaltig geändert. Früher entstammten die Seeleute nur der Bevölkerung der Küstendistrikte. Das ist jetzt aber keinesfalls mehr zutreffend. Schlaf- und Heuerbaas haben seit Jahren — und sie thun es jetzt auch noch — in den Zeitungen des Inlandes verführerische Anzeigen erlassen, in denen sie das Leben auf See in den rosigsten Farben schilderten und jungen Leuten, die Lust hätten, zur See zu fahren, goldene Berge in Bezug auf ihre Zukunft vorspiegeln. Die Schattenseiten des Seemannsberufes lernen die jungen Leute eben erst an Bord kennen. Dass der Seemannsberuf der gefährlichste aller Erwerbszweige sei, steht fest. Es kommen 100 tödtlich verlaufende Unfälle unter der Landbevölkerung auf 375 Todesfälle unter den Seeleuten. Der Referent weist dann ferner auf die Seemannsmission hin, die von sozialdemokratischer Hetze in den Seemannsvereinen spricht. Dieser Vorwurf sei in jeder Beziehung durchaus ungerechtfertigt, denn von Hetzen der Seeleute könne gar nicht die Rede sein, in der Organisation der Seeleute würden nur Thatsachen, die man beweisen könne, behauptet. Was der Vorwurf sozialdemokratisch anbelangt, so wolle Redner nur darauf hinweisen, dass die Seeleute sich an die Vertreter der sozialdemokratischen Partei wenden, weil nur diese sich um die Klagen der Seeleute kümmern, während die Vertreter anderer Parteien sich nicht mit der Angelegenheit der Seeleute beschäftigen.

Ferner weist Herr Störmer darauf hin, dass im Jahre 1898 11 238 A Strafgelehrte von Seeleuten in Hamburg eingegangen

seien. Redner empfiehlt dem Kongress folgende Resolution, die ohne Abänderung angenommen wird:

„Der 2. Deutsche Seemanns-Kongress erklärt: in Betracht der offenkundigen Thatsache, dass der Seemannsberuf in der Gefahrenklasse die erste Stelle einnimmt und demgegenüber sein Lohn als ein recht geringer bezeichnet werden muss; dass ferner die für den Seemann heute geltenden Gesetze seine schrankenlose Ausbeutung sowohl an Bord der Schiffe als auch an Land skrupellos gestatten und ihm weit mehr Pflichten auferlegen als Rechte einräumen; in weiterer Hinsicht, dass diese Ausbeutung von einer grossen Anzahl von Personen in der rücksichtslosesten Weise unter oft thierischer Behandlung, mit sogar nachfolgender schwerer Bestrafung, auch vielfach thatsächlich ausgeführt wird, ist die Lage der Seeleute, speciell der niederen Chargen, als eine äusserst traurige und miserable zu bezeichnen und verdient daher seitens der Behörden die grösstmögliche Beachtung und Controle. Sache der so schlecht gestellten und anderen Berufen gegenüber weit zurückgesetzten Seeleute ist es aber, auch selber dieser menschenunwürdigen Ausbeutung gegenüber einen Damm entgegenzusetzen und selbst Hand anzulegen an die Verbesserung ihrer so tiefelenden Lage und da ist es nicht die Seemannsmission, die als Heilmittel „Beten und Fügen“ verordnet, welche Beachtung verdient, sondern es ist der Seemannsverband, der es sich zur Aufgabe gestellt, dem seemannischen Proletariat seine Menschenrechte zu erkämpfen, und dem daher beizutreten und für den unermüdlich zu agitiren jedes einzelnen Schiffsmanns wahrlich höchste Pflicht ist.“

Hierauf erhält Herr Pastor Büttner-Bremerhaven, das Wort, damit er sich gegen die Angriffe auf die Seemannsmission vertheidige. Nachdem derselbe in längerer Ausführung hervorhebt, dass das Bestreben der Seemannsmission nur durch die Liebe zum Seemannsstande getragen werde, theilt er mit, dass der Seemannsmission alljährlich zahlreiche Aufforderungen zur Arbeit aus Seemannskreisen zugehen; es könne desshalb von einem Eindringen resp. Einmischen durchaus nicht die Rede sein; auch die von der Seemannsmission eingerichteten Seemannsheime fungiren vorzüglich, so z. B. war das Geestemünder im verflossenen Jahre von 800 Personen frequentirt, denen fast sämmtlich durch das Heuerbureau innerhalb weniger Tage eine Chance verschafft wurde. Der Wahlspruch der Sozialdemokratie sei ja „Religion ist Privatsache“. Weshalb wolle der Seemannsverband diese nicht gelten lassen. Als der Redner geendet, bezeugten ihm mehrere Anwesende durch Zustimmungsrufe ihre Sympathie.

**2. Seemannsordnung.** Zu diesem Punkt äussern sich Herr Metzger und Herr Schwarz. Ersterer gab zunächst einen Überblick über die Geschichte der Bestrebungen zur Revision der Seemannsordnung seit dem Jahre 1891. Er erläuterte dann die verschiedenen Punkte, welche Besserung erheischen und schlug folgende Resolution vor:

„In Erwägung, dass die in jüngster Zeit zu einer brennenden Frage gewordene Herbeiführung einer grösseren Sicherheit im Schifffahrtsverkehr im engsten Zusammenhange mit der Frage einer Revision, der durch die Entwicklung der Seeschifffahrt längst überholten Seemannsordnung von 1872 steht, die Reichsregierung aber, trotz wiederholter Versprechungen ihrerseits es bisher nicht der Mühe werth gehalten hat, die allseitig als nothwendig anerkannte Abänderung dieses veralteten Gesetzes zum endlichen Abschluss zu bringen, beschliesst der Kongress, an die Regierung das Ersuchen zu richten, das Versäumte nachzuholen und dem Reichstage noch während der gegenwärtigen Tagung eine diesbezügliche Vorlage zu unterbreiten.“

Hierauf ergriff das Wort Herr Schwarz-Lübeck. Dieser wendet sich gegen verschiedene Bestimmungen in dem Revisionsvorschläge des Deutschen Nautischen Vereins, die nach seiner Anschauung einiges bessern, dieses wenige aber nur aus



egoistischen Gründen vorgeschlagen sei. Ueberhaupt scheint Herrn Schwarz der Nautische Verein ein Dorn im Auge zu sein, denn die Corporation ist, seinen Ausführungen zufolge, daran Schuld, dass eine Besserung der Seemannsordnung noch nicht in Angriff genommen, da die Worte laut geworden seien, dass die Seemannsordnung praktisch sei und den Bedürfnissen entspreche. Auch die technische Kommission habe einen Entwurf der Seemannsordnung geschaffen.

Zur Seemannsordnung sprechen dann noch die Herren Stürmer, Heitmann, Schultz, Dillenberg und Müller.

Das Schlusswort hatte der Referent Herr Metzger. Er befürwortete seiner vorher erwähnten Resolution zuzustimmen, was einstimmig geschah.

10. Januar. 3. Der nächste Punkt der Tagesordnung betraf das **Koalitionsrecht der Seeleute**. Herr v. Elm, socialdemokratischer Reichstagsabgeordneter, hatte das Referat. Derselbe wandte sich zunächst gegen die Auslassungen, die an die Verhandlungen des ersten Seemannskongresses geknüpft worden seien. Man habe gesagt, dass das unbeschränkte Vereinigungsrecht vor den Seeleuten Halt machen müsse; man müsse es verhindern, dass sich die Seefahrer auf die Socialdemokratie stützen, auf den Schiffen müsse Disciplin herrschen, diese dürfe unter keinen Umständen gelockert werden usw. Dem gegenüber müsse aber darauf hingewiesen werden, dass es bis jetzt hauptsächlich die Socialdemokraten seien, die mit Ernst daran gingen, die Missstände im Seemannsberufe zu untersuchen und auf Abhülfe zu dringen.

Ausser dem Referenten, der sich noch längere Zeit mit der sog. Zuchthausvorlage beschäftigt und das Heuerwesen der Seeleute mit einigen Worten streift, spricht noch Herr Schwarz. Letzterer fordert, die Seeleute müssten sich nicht national, sondern international zur Erlangung ihrer Rechte verbinden. Die vom Referenten nachstehende vorgeschlagene Resolution wird angenommen:

„Der vom 9. Januar 1899 in Hamburg tagende Kongress der Seeleute fordert von der Reichsregierung die nachträgliche Einfügung der in der Seemannsordnung z. Zt. nicht ausdrücklich benannten Sicherstellung des Koalitionsrechts. Der Kongress schliesst sich ferner dem entschiedenen Protest der übrigen Arbeiterschaft ganz Deutschlands gegen die von der Reichsregierung geplante Verschlechterung des bestehenden Koalitionsrechtes an und protestirt auch seinerseits gegen die Schaffung eines Ausnahmengesetzes für die Arbeiter, welches den Strike bestrafen, dagegen Aussperrungen und „schwarze Listen“ zur Verrufserklärung missliebiger Arbeiter von Seiten der Unternehmer, wie bisher, unbestraft bleiben sollen. Mehr als alle anderen Lohnsklaven haben die fast während ihres ganzen Lebens auf dem Wasser schwimmenden Arbeiter des Seemannsgewerbes es nöthig, dagegen zu protestiren, dass die Organisatoren etwaiger Strikes und Lohnkämpfe in ihrem Hufe mit der entehrenden Zuchthausstrafe betroffen werden und die Bestrebungen derselben, die ungeheuer traurige Lebenshaltung der Seeleute zu heben, die vielfachen Leben und Gesundheit schädigenden Arbeitsbedingungen des Seemannsberufes abzuwehren, ebenso bestraft werden sollen wie Betrug, Meineid und andere entehrende Verbrechen.“ Der Kongress der Seeleute fordert die Reichsregierung vielmehr auf, den socialreformatischen Forderungen der Gegenwart entsprechend, das bestehende, vielfach mangelhafte Koalitionsrecht auszubauen, um den Arbeitern die Möglichkeit zu gewähren, ihre cultur- und wirthschaftlichen Bestrebungen zur sittlichen, geistigen und wirthschaftlichen Hebung der vielen Tausende des Seemannsberufes erfüllen zu können.“

4. Ueber den Gerichtsstand der Seeleute, den nächsten Gegenstand, spricht Herr Hoffmann-Hamburg. Redner führte zunächst Beschwerde über die ungleiche Rechtsstellung der Untergebenen gegenüber den Vorgesetzten nach der jetzigen Seemannsordnung. Die Seemannsämler hätten die Verpflichtung,

Gesetzwidrigkeiten der untergebenen Schiffsleute zu bestrafen, während entgegengesetzten Falles Gesetzwidrigkeiten der Vorgesetzten oder Rheder gegenüber den niederen Chargen nicht den seemannischen Behörden zur Bestrafung unterliegen. Von ihren Vorgesetzten misshandelte Seeleute seien stets, sofern nicht wegen Eintreten des Todes die Staatsanwaltschaft eingeschritten sei, auf den Weg der Privatlage verwiesen worden, während bei den geringsten Uebertretungen der Seeleute das Seemannsamt dieselben bestraft habe. Erschwerend komme noch in Betracht, dass bei der jetzigen Organisation der Seemannsämler die Seeleute die ungerechtesten Strafen hinnehmen, ohne Berufung einzulegen. Der Seemann habe wohl in Verzweiflung die Faust, unterlasse es aber, den weiteren Rechtsweg zu beschreiten, da er nach Lage der Sache nicht zu seinem Recht komme. Der Referent führte darnach verschiedene ihm bekannte Fälle an, welche das Vorgesagte bestätigen sollen und schlägt folgende Resolution zur Annahme vor:

„Angesichts der bisher gemachten Erfahrungen, bezüglich der Rechtsgleichheit der Seeleute gegenüber den Schiffsrhedern, betreffs Einhaltung der den Rhedern durch die Seemannsordnung auferlegten Verpflichtungen und der bisherigen Gepflogenheit von Seemannsämlern (Wasserschout), Beschwerden der Seeleute gegen Vorgesetzte nicht in der Weise Rechnung zu tragen als umgekehrt, und in weiterer Erwägung, dass ausser der zeitraubenden Beschreitung des Civilklageweges es an einer bestimmten Behörde mangelt, welche den Rheder zur Einhaltung der ihm obliegenden Verpflichtung anhält, und da ferner in vielen Fällen, wo es sich um schnelle Entscheidung handelt, der Zweck der Beschwerde durch den langwierigen Weg der Civilklage illusorisch gemacht wird, beschliesst der zweite deutsche Seemannskongress, den Reichstag zu ersuchen, bei der bevorstehenden Berathung einer neuen Seemannsordnung den Anträgen auf reichsgesetzliche Einführung von, aus einem juristischen Vorsitzenden und aus den Kreisen der Seeleute gewählten Beisitzern (analog den Gewerbegerichten) zusammengesetzten Seeschöffengerichten und auf Schaffung eines Oberseemannsamtes, seine Zustimmung zu geben.“

Die Resolution wird angenommen.

5. Der Arbeitsnachweis der Seeleute. Ueber dieses Thema lässt sich Herr P. Müller-Hamburg aus. Trotz Heuerbureau könne der Seemann immer erst durch dritte Hand, durch sog. Hintermänner, eine Stellung erhalten; wer es mit seinem Charakter vereinbaren könne, diese dunklen Existenzen, die wie Pilze aus der Erde schössen, gehörig zu spicken, der werde sofort angemustert, während derjenige, der es verabscheue, sich auf solche Art und Weise Arbeit zu verschaffen, wochenlang auf eine Heuer warten müsse. Nicht allein die Schlafbaase und die sonstigen vermittelnden Personen, sondern auch gewisse Geschäftsleute, Inhaber von Ausrüstungsgeschäften, ständen zwecks Stellenvermittlung in Verbindung mit den Heuerbaasen; wer Schulden bei den Händlern habe oder ein guter Kunden derselben war, der erhalte am leichtesten und auch die besten Chancen. Nachdem dann noch von Herrn Stürmer die Desertionsfrage der Seeleute erörtert und von Kohle-Bremen geäußert wird, dass die dortigen Schlafbaase zu Klagen keinerlei Veranlassung geben, nimmt der Seemannskongress, folgende vom Referenten Müller in Vorschlag gebrachte Resolution an:

„In Erwägung dessen, dass das in den meisten Hafenstädten Deutschlands, momentan noch übliche Anbeuerungssystem durch gewerbsmässige Stellenvermittler (Heuerbaase), geradezu als der Ruin für die deutschen Seeleute zu betrachten ist, fordert der zweite deutsche Seemannskongress die vollständige Beseitigung der gewerbsmässigen Stellenvermittler (Heuerbaase). An deren Stelle fordert der Kongress die Errichtung von allgemeinen Heuerbureaux. Aber auch in den von den Rhedern errichteten, und einseitig verwalteten Heuer-



bureaux, erblickt der Kongress lediglich ein Mittel, durch welches dieselben beabsichtigen die berechtigten Bestrebungen der Seeleute zur Verbesserung ihrer Lage zu unterdrücken und ihnen das Kealitionsrecht durch Führung von schwarzen Listen und Maassregelungen illusorisch zu machen. Der Kongress kann sich auch für eine Anheuerung, durch die Seemannsämter nicht entschliessen, solange nicht eine andere Zusammensetzung der Seemannsämter gesetzlich gewährleistet ist. Grundsätzlich steht der Kongress auf dem Standpunkt, dass die Vermittelung der Arbeitskraft durch die Berufsorganisationen übernommen werden muss. Aus einer Reihe von Gründen nimmt jedoch der Kongress Abstand davon, schon jetzt in der Zeit des Uebergangsstadiums, diese Forderung aufzustellen. Daher hält der Kongress es im allseitigen Interesse für absolut erforderlich, dass allgemeine Heuerbureaux auf Grund eines zu erlassenden Reichsgesetzes errichtet werden und diese unter beiderseitige Verwaltung von Rhedern wie auch Seeleuten gestellt werden. Der Kongress hält dies sowohl im Interesse der Seeleute selbst, als auch im Interesse der gesamten Schifffahrt liegend."

**6. Arbeiterschutzgesetz.** Ueber die Arbeiterschutzgesetz, führte der Referent Herr Schmalfeld-Bremerhaven aus, sei zu bemerken, dass der Seemann namentlich in Bezug auf die Unfallversicherung stiefmütterlich behandelt werde. Vor allen Dingen sei es zu tadeln, dass bei Berechnung der Renten nur ein Monatslohn zu Grunde gelegt würde, so wird z. B. für Heizer und Matrosen ein Kostgeld von 162 M und eine Heuer von 450 M (9×50 M) angenommen und zwar für das ganze deutsche Küstengebiet, so dass diese Leute bei vollständiger Erwerbsunfähigkeit eine Vollrente von 408 M p. a. erhalten, der Assistent erhält in solchem Falle 498 M und für die Steuerleute, einerlei ob sie eine Heuer von 150 M im Monat beziehen oder noch mehr, wird der Monatsverdienst auf 90 M festgesetzt, so dass sie höchstens eine Vollrente von 548 M bezögen. Und bei Berechnung der Wittwenpensionen falle das Kostgeld fort und die Wittve erhalte nur 20%, und pro Kind 15%, doch darf die Gesamtsumme aller Renten nicht mehr als 60%, ausmachen, so dass z. B. die Frau und 3 Kinder zusammen nur 258 M p. a. bezögen. Darauf stellt Redner Vergleiche mit Landarbeitern, welche ergeben, dass die Letzteren entschieden günstiger gestellt seien. Seine weiteren Vorschläge sind in folgender vom Verband angenommener Resolution zusammengefasst:

„Da es Thatsache ist, dass der Seemann betreffs der Arbeiterschutzgesetz in unverantwortlicher Weise zurückgesetzt ist, erklärt der zweite deutsche Seemannskongress es für die heiligste Pflicht eines Jeden, der es ehrlich mit dem Seemann meint, dafür zu sorgen, dass dem Seemann grössere Vortheile oder mehr Schutz gewährt wird. Insbesondere ist darauf hinzuwirken, dass bei der Festlegung der Unterlage zur Rentenberechnung seitens des Reichskanzlers, die in Wirklichkeit verdiente Heuer incl. des Kostgeldes, Ueberstunden etc. zur Anrechnung kommen. Der Kongress erklärt dies für um so nothwendiger, da die Heuer der Seeleute an und für sich eine geringe ist und sie in dieser Hinsicht schon schlechter gestellt sind als der Arbeiter an Land.“

Ehe die Resolution angenommen wird, hält unter anderen Rednern Herr Pastor Jungclaussen eine Rede und vertheidigt die Seemannsmission gegen die ihr verschiedentlich zugefügten Angriffe.

Dritter Tag. **7. Das Verlangen der Schiffsleute nach einer reichsgesetzlichen Controle des Schiffbaues und der Schiffe.** Der Referent, Herr W. Müller-Hamburg, wendet sich zunächst gegen den Germanischen Lloyd, dessen Vorschriften über Schiffbau er nicht für ausreichend hält. Hierauf folgt eine Kritik der Bauart unserer modernen Dampfer, deren Sicherheit bezweifelt wird. Schliesslich gelangt der Referent zum Bau des Volkslogis, der Rettungsboote, Davits, Steven etc.

Die Rede endet mit den Worten: Die Controleure des German. Lloyd sind vielfach zu junge Leute, welche keine Erfahrung haben. Die Controle bei der Klassifikation ist unzureichend. Es muss die schärfste Controle der Schiffe von Rechts wegen eingeführt werden. Redner hat, folgende Resolution anzunehmen:

„Aus Seemannskreisen ist die Reichsregierung wiederholt ersucht worden, zum Schutz der Schiffsbesatzungen und Passagiere eine reichsgesetzliche Controle über den Schiffbau incl. sanitärer Einrichtungen, sowie über die Seetüchtigkeit der in Fahrt befindlichen Schiffe einzuführen. Alle derartigen Anträge sind seitens der Reichsregierung nach Einholung von Gutachten aus den Kreisen der Rheder bisher schroff abgewiesen worden. Die Profitgier der Herren Schiffbauer und Schiffs-Actionäre bietet aber keine genügende Gewähr für das Leben und die Gesundheit der Schiffsbesatzungen und Passagiere und daher fordert der zweite deutsche Seemannskongress reichsgesetzliche Einrichtungen zur Ueberwachung der Schiffe und des Schiffbaues und beauftragt die socialdemokratische Reichstagsfraktion, zu ihr geeignet erscheinender Zeit diese Resolution in Form eines Antrages der Reichsregierung zu übermitteln.“

**8. Die Bemannung der Schiffe.** Herr P. Müller, der Referent, behauptet unter Anderem, die Schiffe seien gewöhnlich nicht nur mit unbefahrenen Leuten, sondern auch sehr schwach bemannt, sodass ein Ausguck des Nachts nicht aufgestellt werden könne. Die Qualität der Seeleute sei auf vielen grossen Dampfern, z. B. den Reichspostdampfern, eine unbrauchbare. Der Referent führte Beschwerden über die Bemannung der Schiffe mit farbigem Maschinenpersonal, die nicht aus Menschlichkeit, sondern aus anderen Gründen geschehe. Durch Reichsgesetz müsse hier eingegriffen werden. Der Referent befürwortete dann folgende Resolution:

„In Erwägung dessen, dass die Erhaltung von Schiff, Ladung, Leben und Effekten sowohl der Mannschaft wie auch der Passagiere von einer guten und den Verhältnissen entsprechenden Mannschaft abhängig sind, fordert der zweite deutsche Seemannskongress reichsgesetzliche Bestimmungen bezüglich der Bemannung deutscher Kauffahrtsschiffe. Bis dato ist durch das Nichtvorhandensein reichsgesetzlicher Bestimmungen der Willkür der Rheder bezüglich der Bemannung der Schiffe Thür und Thor geöffnet. Der Kongress hält es für eine unbestreitbare Thatsache, dass die meisten deutschen Kauffahrtsschiffe, Segel- sowie Dampfschiffe, speciell die der transatlantischen Linien, sowohl mit Deck- als auch Maschinenpersonal ungenügend bemannt sind. Der Kongress erblickt hierin den Hauptgrund der vielen Selbstmorde sowie Desertionen. Ferner hält es der Kongress für erwiesen, dass durch die ungenügende Bemannung und durch die vielen unbefahrenen Mannschaften die Rettungsböte nicht genügend bemannt und mit bootkundigen Leuten versehen werden können, und dass hierdurch bei Eintritt einer Katastrophe Menschenleben leichtfertig gefährdet werden. Auch hält der Kongress die Bemannung deutscher Schiffe mit Ausländern, die der deutschen Sprache nicht mächtig sind und aus diesem Grunde gegebene Kommandos nicht pünktlich ausführen können, unter Umständen für gefahrbringend. Der Kongress stellt daher sowohl im Interesse der Seeleute, wie der gesamten Schifffahrt folgende Forderungen auf: 1. Die deutschen Rhedereien werden nach einer durch die Reichsregierung zu bestimmenden Bemannungs-Scala verpflichtet, ihre Schiffe zu bemannen. 2. Die Seemannsämter werden durch ein Reichsgesetz angewiesen, diejenigen Ausländer von der Anmusterung retour zu weisen, welche der deutschen Sprache nicht soweit mächtig sind, dass sie die gegebenen Kommandos pünktlich ausführen können.“

**9. Internationalität der Seeleute.** Die Ausführungen des Redners decken sich mit folgender von ihm dem Kongress zur

Annahme empfohlenen Resolution, die nach einer weiteren Befürwortung durch Müller-Hamburg einstimmig angenommen wird:

„In Anbetracht, dass die Rheder sich nicht nur mit anderen Arbeitgebern am Orte zu Arbeitgeber-Verbänden zusammenschliessen, sondern auch nationale und internationale Rheder-Verbindungen anstreben und unterhalten, zwecks immer grösserer Machtentfaltung, ist es die Pflicht der Seelente, ihren Verband auch immer stärker auszubauen und nicht nur als Mitgliedschaften des Verbandes den Gewerkschafts-Kartellen am Orte und als ganzer Verband der Generalkommission der Gewerkschaften in Deutschland sich anzuschliessen, sondern auch internationale Beziehungen zu pflegen und den z. Zt. bestehenden internationalen Transport-Arbeiterbund, sowie die von diesem geschaffenen Meldestellen bzw. Arbeiter-Consulate, nach jeder Richtung hin möglichst zu unterstützen, um eben im wirtschaftlichen Kampf in Zukunft auch als Machtfaktor gebührend berücksichtigt zu werden.“

Die Tages-Ordnung war nunmehr erschöpft, und der Kongress wurde nach einem Hoch auf die internationale Arbeiterbewegung geschlossen.

## Deutscher Nautischer Verein.

### Fünftes Rundschreiben.

Kiel, den 11. Januar 1899.

I. Vom Vereinstage. Der nächste Vereinstag wird am 27. und 28. Februar d. J. in Berlin abgehalten werden. Die nähere Tagesordnung wird zur statutenmässig festgesetzten Zeit veröffentlicht. Etwaige für die Verhandlung gewünschte Anträge ersuche ich mir spätestens bis zum 28. Januar einzureichen. Bis jetzt steht die Berathung über folgende Gegenstände in Aussicht:

1. Kaiser Wilhelm-Kanal;
2. Prüfungsvorschriften für Schiffer und Seesteuerleute;
3. Internationale Dampferlinien;
4. Leuchtfeuerabgaben in England.
5. Leuchtfeuer auf Arkona.

II. Ein in Leer neugegründeter Nautischer Verein beantragt seine Aufnahme in den Verband des Deutschen Nautischen Vereins; demselben ist mitgetheilt, dass der nächste Vereinstag hierüber die Entscheidung treffen werde.

III. Kaiser Wilhelm-Kanal. Ueber den Tarif des Kaiser Wilhelm-Kanals hat die Handelskammer zu Lübeck eine umfangreiche Denkschrift veröffentlicht. Von dem Grundsatz ausgehend, dass je grösser der Nutzen ist, der sich nach der geographischen Lage eines Hafens zum Kanal aus dessen Befahrung ergibt, dieser Nutzen mit einer um so relativ grösseren Abgabe belastet werden soll, werden vier Kanalnutzungszone unterschieden. In je eine dieser Zonen fällt der jedesmalige Verkehr zwischen je einem Nordsee- und Ostseehafen. Die Abgaben sollen hiernach allgemein nach der erzielten Zeitersparniss folgendermassen berechnet werden:

	Zeitersparniss in Fahrtstunden	Abgabe pro Reg.-T.
I. Nutzungszone	40,0—40,1	60 $\text{M}$
II. „	39,1—30,1	50 „
III. „	28,0—18,1	40 „
IV. „	15,4— 8,5	20 „

Die relativ grösste Erleichterung geniesst hiernach der in der IV. Nutzungszone zusammengefasste Verkehr, der sich bewegt:

- a. zwischen den ostschwedischen, finnländischen, russischen und altpreuussischen Häfen (Schnittpunkt Moen) und Newcastle, West-Hartlepool und Leith,
- b. zwischen Rostock, Wismar, Lübeck und Leith.

Eine geringere Erleichterung würden die in der III. Nutzungszone vereinigten Verkehre erfahren, in welche die

starke Schifffahrtbewegung fällt, die sich zwischen den ostschwedischen, finnländischen, russischen und altpreuussischen Häfen (Schnittpunkt Moen) einerseits und den holländischen belgischen, französischen, süd- und westenglischen Häfen, sowie London und Hull andererseits vollzieht. Ferner gehören zu dieser Zone die Verkehre zwischen Rostock, Wismar und Lübeck einerseits und Hull andererseits, zwischen Kiel, Flensburg, Lübeck, Rostock, Wismar einerseits und Hartlepool andererseits und zwischen Kiel, Flensburg, Lübeck, Wismar, Rostock einerseits und Newcastle andererseits. Leith fällt nicht mehr in diese Zone, nur die Verbindung Leith-Flensburg und Leith-Kiel macht davon eine Ausnahme, weil diese beiden Häfen ihre Nutzungszone am weitesten nach Norden erstrecken.

Die mit einer Abgabe von 50  $\text{M}$  per R.-T. bezeichnete II. Kanalnutzungszone umfasst die Verkehre der ostschwedischen, finnländischen, russischen und altpreuussischen Häfen (Schnittpunkt Moen) mit Bremen und den Emsbäfen, sowie die Verkehre der westlichen deutschen Ostseehäfen Rostock, Wismar, Lübeck und Flensburg mit den holländischen und belgischen Häfen, mit den englischen und französischen Kanalhäfen mit London, und auch den mit Emden, ferner den Verkehr Kiels mit den belgischen Häfen, den englischen und französischen Kanalhäfen und mit London, sowie endlich den Verkehr Flensburgs und Kiels mit Hull.

Die durch den höchsten Abgabensatz von 60  $\text{M}$  per R.-T. bezeichnete I. Kanalzone vereinigt in der Hauptsache

- a. den engeren Verkehr der um die Mündungen des Kanals auf seiner West- und Ostseite belagerten Häfen unter sich,
- b. den Verkehr Kiels mit Emden und den holländischen Häfen,
- c. den Verkehr Rostocks, Wismars, Lübecks, Kiels und Flensburgs mit Bremen, sowie endlich
- d. den Verkehr Hamburgs mit den ostschwedischen, finnländischen, russischen und altpreuussischen Ostseehäfen im Schnittpunkt Moen.

Es wird nicht empfohlen, mit diesem Staffeltarife den Grundsatz des geltenden Tarifs zu verbinden, d. h. innerhalb desselben dem Grundsatz einer mit wachsender Schiffsgrösse zunehmenden Ermässigung des einzelnen Abgabensatzes Geltung zu geben.

Der Handelsverein zu Brake ist der Ansicht, dass trotz der erfolgten Erleichterungen und Verbesserungen der Verkehr doch nicht in gewünschter Weise zugenommen hat, da die gebotenen Vortheile nicht allen Rhedern und Schiffern genügend erscheinen, um den Weg durch den Kanal zu nehmen. Da dem Verein eine allgemeine Erniedrigung und auch eine allgemeine Erhöhung des Tarifs ausgeschlossen erscheint, empfiehlt er denjenigen Verkehr, welcher nicht vom Kanal abgewendet werden kann, stärker zu belasten, d. h. den Verkehr von und nach den Elbhäfen, sowie derjenigen Fahrzeuge (Leichter), welche besonders für den Kanal gebaut sind, zu erhöhen. Zu dem Zweck wird die Einteilung der Nordseehäfen in drei Zonen befürwortet, sowie eine Begünstigung der Küstenschifffahrt, mit Ausnahme der Schleppschifffahrt, durch Herabsetzung des Tarifs und Erhöhung der Tonnenzahl von 50 auf 100 R.-T. Es wird als nicht berechtigt bezeichnet, den Fehlbetrag an den Betriebskosten durch eine allgemeine Erhöhung der Abgabe auf die Kauffahrteimarine abzuwälzen, und wenn es auch nicht wohl angängig sei, die Schiffe der Kaiserlichen Marine mit Abgaben zu belegen, so sei es doch wohl berechtigt, wenn ein Theil der Betriebs- und Unterhaltungskosten von der Marine getragen werde, vielleicht in einer nach dem Verhältniss der Tonnenzahl der jährlich passirenden Kriegsschiffe festzusetzenden Pauschalsumme.

IV. Prüfungsvorschriften für Schiffer und Seesteuerleute. Der Handelsverein zu Brake theilt die Ansicht des Hamburger Nautischen Vereins über die Unzu-

länglichkeit der bestehenden Prüfungsvorschriften und empfiehlt die bessere Berücksichtigung der Deviation an Bord eiserner Schiffe, sowie die Einführung der einfacheren Chronometerkontrolle beim Passiren von Land, wie auch die Methode der Standlinien. Ferner wird eine eingehende Ausbildung in den Gesetzen und Vorschriften des Versicherungswesens, des See- und Handelsrechts als sehr erwünscht bezeichnet, sowie eine fakultative Prüfung in der Heilkunde und in den Grundlehren der Schiffbautechnik, wie sie in den Schulen zu Bremen und Elsfleth bereits bestehe. Der Verein giebt zu bedenken, dass die für die Navigationsschulen festgesetzte Zeit nur kurz sei, dass sich die Wünsche desshalb auf das Erreichbare beschränken dürften und dass in erster Linie die für die Navigation erforderlichen Wissenschaften gelehrt werden müssten. Desshalb sei bei der Reform der Vorschriften vorsichtig zu verfahren.

Der Nautische Verein zu Emden stimmt der vom Hamburger Nautischen Verein gefassten Resolution zu.

Durch den Verein Deutscher Seesteuerleute gehen mir vom Verein der Seesteuerleute im Emsgebiet die folgenden Abänderungs-Vorschläge der Prüfungsvorschriften vom 25. September 1860 zu:

#### I. Prüfung zum Seesteuermann.

1. Die Beurtheilung des deutschen Aufsatzes wäre zu verschärfen;

2. die Arithmetik-Aufgaben sollten vorwiegend aus schiffsgeschäftlichen Rechnungen bestehen;

3. die Planimetrie-Aufgaben hätten möglichst Vorkommnisse für die Seekarten-, Abstands- und Strom-Rechnungen zu umfassen, also Constructionen zu sein, ohne Beweise;

4. die Stereometrie-Aufgaben sollten nur Berechnungen sein und zwar von Körpern, wie sie in der Regel bei Ladungen vorkommen, und wie sie Kohlenbunker, Tanks und sonstige Theile von Schiffsräumen bieten;

5. zur Chronometer-Länge und Neben-Meridianbreite wäre die Standlinien-Ermittelung hinzuzufügen;

6. die Zwei-Höhen-Breite (bezw. auch Länge) sollte durch die einfachere Methode von M. St. Hilaire ersetzt werden;

7. auf das Feinlichste sollte jede überflüssige, weil unpraktische Genauigkeit in allen mathematischen und nautischen Rechnungen vermieden werden. Niemand von seemännischem Verständnis aber kann in den Bestimmungsstücken einer hier einschlägigen Rechnung, sei sie vorbereitend für die Nautik oder nautisch selbst, eine Genauigkeit über eine Bogenminute hinaus befürworten, denn sowohl die einsichtige Praxis als eine gesunde Theorie beweisen das als überflüssig, und jede Bemühung, eine grössere Genauigkeit einzuüben, mit Rücksicht auf bestimmte Lehr- und Tafelbücher, wäre zurückzuweisen;

8. vierstellige Logarithmen sind in allen mathematischen und nautischen Rechnungen zu verwenden, denn ihre Kenntniss entspricht einer Genauigkeit in den Bestimmungsstücken von einer Bogenminute; Seelote, d. h. Navigaturen von der See, rechnen sich so schon seit Jahren über See;

9. in der Trigonometrie sind alle zweideutigen Fälle zu vermeiden, die nicht auch in der Navigation in Anwendung kommen;

10. beim Koppeln ist jedes Rechnen mit „vergrösserte Breite“ auszumerken, denn es ist für die Seepraxis absolut überflüssig und theoretisch kann der Begriff „vergrösserte Breite“ bei Gelegenheit der Konstruktion von Seekarten gehörig erklärt werden.

#### II. Prüfung zum Seeschiffer.

1. Die Zwei-Höhen-Breite (bezw. auch Länge) wäre durch die Methode von M. St. Hilaire zu ersetzen;

2. zur Chronometer-Länge und zur Neben-Meridian-Breite ist die Standlinien-Ermittelung hinzuzufügen;

3. die Chronometerstand-Bestimmung durch Beobachtung einer Höhe in der Nähe des Ost- oder Westvertikales und durch Erkoppelung oder Construction der Länge in der See-

karte, beides mit Hülfe einer Abstandsbestimmung, ist der Prüfung zuzufügen;

4. die Kenntnisse in allen Schiffsgeschäften, soweit sie die Schiffspapiere an Bord, den normalen Geschäftsgang und auch den aussergewöhnlichen, nebst Besichtigungen, Protesten, Verklarungen, Havarien, Versicherungen, Klassifikationen, Bodmerei, Dispache u. s. w. betreffen, sind zu vertiefen;

5. die Kenntnisse von der Deviation und Compensirung der Compasse an Bord ist bezüglich der Bedeutung der Coefficienten A, B, C, D und E, sowie K und deren Aenderung mit der Aenderung der magnetischen Breite zu vertiefen und zu erweitern auf die Einwirkung der electricischen Leitungen an Bord auf die Compasse;

6. die Berechnung des Chronometerstandes aus den korrespondirenden Sonnenhöhen hätte wegzufallen.

7. die Berechnung der genauen Quiminutionszeiten der Gestirne wäre wegzulassen;

8. Arithmetik, Planimetrie und Stereometrie dürften für diese Prüfung gestrichen werden. Sie sind lediglich Wiederholungen der entsprechenden Abschnitte der Seesteuermannsprüfung und ebene sphärische Trigonometrie (unter Vermeidung aller zweideutigen Fälle, die in der Navigation keine Anwendung finden) geüben hier wohl für den mathematischen Theil der Prüfung;

9. Abstands- und Strombestimmungen, nebst Stromrechnungen sind lediglich den Seekarten-Fragen einzuverleiben und als Separat-Aufgaben zu streichen;

10. jede Berechnung der Ortsmissweisung unter Anwendung einer als bekannt gegebenen Kompass-Deviation ist auszumerken.

Es wird hierbei der dringende Wunsch ausgesprochen, unter allen Umständen von einer längeren Dauer der Schulkurse abzusehen.

V. Leuchfeuerabgaben in England. Der Handelsverein zu Brake theilt mit, dass nach dortiger Meinung das neue englische Gesetz, betreffend die Erhebung der Leuchfeuerabgaben, gegenüber dem jetzigen System viele Vorzüge und günstige Bestimmungen enthalte, besonders für die in Bremer Fahrt befindlichen Schiffe und deshalb empfohlen werde. In dem neuen Gesetz sei vortheilhaft, dass die Abgabe eine mässige sei, und nur von den Schiffen erhoben werde, welche in englischen Häfen löschen, laden oder Passagiere landen, also nicht von Schiffen in Ballast, die einen Ordreplatz anlaufen oder Kohlen und Proviant einnehmen wollen. Ein Vorzug sei es, dass zum home trade auch die Reisen zwischen Nordseehäfen der Strecke Hamburg-Brest und englischen Häfen zählen. Für bestimmte Ostseefahrten ergeben sich Härten, welche von Schiffen aller Nationen gleichmässig zu tragen seien.

VI. Schiedsgerichte für Kollisionssachen. Nach dem Jahresbericht der Hamburger Handelskammer hat diese, um die Bestrebungen zur Herbeiführung internationaler Schiedsgerichte zu unterstützen, die Aufnahme einer Klausel in die Connossemente befürwortet, durch welche der Rheder vom Ladungsinteressenten befugt wird, auch dessen Ansprüche aus einer Kollision zu schiedsrichterlicher Entscheidung zu bringen. Diese Klausel enthalte, so wird ausgeführt, um so weniger eine Unbilligkeit gegen die Ladungseigner, als es sich nicht um deren Interessen, sondern um diejenigen der Versicherer handle und von diesen jene Bestrebungen ausgegangen seien. Nach Beratungen mit dem Verein Hamburger Assekuradeure hat die Handelskammer ein Regulativ für das „Hamburger Schiedsgericht für Kollisionssachen“ aufgestellt und hofft, dass hervorragende Juristen als Vorsitzende und sachverständige Kaufleute und Nautiker sich als Beisitzer werden gewinnen lassen.

Es ist erfreulich, dass, entsprechend dem Beschlusse des letzten Vereinstages, die Einführung solcher Schiedsgerichte in die Wege geleitet ist, und ich hoffe, dass nach diesem Vorgange auch in anderen grösseren Häfen gehandelt werden wird.



VII. Leuchttfeuer auf Arkona. Die Ersetzung des Leuchttfeuers auf Arkona durch ein weiter sichtbares Licht ist ein Antrag, welcher bereits auf den Vereinstagen 1890 und 1893 angenommen und von mir daraufhin dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten unterbreitet ist. Eine Veränderung des Feuers ist seitdem nicht vorgenommen und bin ich ersucht worden, diese Angelegenheit auf dem diesjährigen Vereinstag wieder zur Berathung zu stellen, was geschehen wird.

VIII. Eisberichte. Der Handelsverein zu Brake theilt mit, dass dort in den Kreisen der Küsten- und Hochseefischer, sowie in denen der Küstenfahrt sehr bedauert werde, dass die Eisberichte infolge der Abonnementsgebühr nur in den grösseren Zeitungen, welche den meisten Schiffen nicht zu Gebote ständen, veröffentlicht werden. Es wird empfohlen, dass die Berichte den Agenturen der Seewarte und von diesen den Tagesblättern ihres Bezirks unentgeltlich zugestellt werden.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins.

Sartori.

## Schiffbau.

Der grösste aller bisher gebauten Schiffriesen, der White-Star-Dampfer „Oceanic“, ist am 14. Januar von der Belfast Werft Harland & Wolff seinem Element übergeben. „Great Eastern“ behauptete bisher den Ruhm, an Raumgehalt alle Erzeugnisse der Schiffbaukunst in den Schatten gestellt zu haben; dieses ist mit dem Stapellauf der „Oceanic“ anders geworden. Letztere misst 685×68×49 in den Perpendikeln und 705 Länge und 68' 4" Breite in der grössten Ausdehnung, während „Great Eastern“ nur 680 Fuss lang war. Grösser ist der Unterschied zwischen beiden Schiffen mit Bezug auf ihr Gewicht. „Great Eastern“ wog 8000 T., „Oceanic“ dagegen 12500 T., während das Displacement des White-Star-Liners 28500 T. beträgt, gegen 25000 des alten längst verbrauchten Riesen. Wie bei den meisten Dampfern neuester Konstruktion, so hat auch in der Maschinenanlage des „Oceanic“ das Schlick'sche Antivibrations-System Anwendung gefunden. Nicht nur für Herrn Schlick, sondern für das ganze deutsche Schiffbaugewerbe bedeutet es eine Genugthuung, dass an Bord des grössten englischen Schiffes, die Erfindung eines deutschen Ingenieurs praktische Verwendung findet. Im Uebrigen fehlen uns über die Maschinen nähere Angaben, nur soviel ist nach Publikationen aus der englischen Presse bekannt, dass „Oceanic“ später Mittwochs von Liverpool ausgehen und die Passagiere am nächstfolgenden Mittwoch unter gewöhnlichen Umständen in New-York landen wird. Auf die Ehre, „Kaiser Wilhelm dem Grossen“ die Siegespalme als Recordbrecher zu entreissen, darf also „Oceanic“, diesen Angaben zufolge, nicht rechnen. Passagierbequemlichkeiten sind geschaffen für 410 erster Classe, 300 zweiter und 1000 dritter Classe. Bei besetzten Kajüten und Zwischendeck werden 2100 Personen an Bord sein, mithin beträgt die Besatzung ca. 400 Mann. Die Bunkerräume fassen 3700 T. — Gestrichen ist das Schiff mit Brigg's Bituminöse-Lösung.

## Vermischtes.

**Prüfungswesen.** Am Montag, den 30. Januar beginnt in Lübeck auf der Navigationsschule eine Prüfung zum Seeschiffer und Steuermann. Meldungen unter Vorlegung der vorgeschriebenen Zeugnisse u. s. w. bis zum 28. Januar in der Navigationsschule nimmt der Director, Herr Dr. Schulze entgegen.

Am Dienstag, den 14. März wird in Lübeck eine Prüfung für Maschinisten auf Seedampfschiffen stattfinden. Der Senat hat an Stelle des Senator Brattström den Staatsarchivar Prof. Dr. Hasse zum Vorsitzenden der Kommission ernannt.

## Kleine Mittheilungen.

In den Vorstand des Kieler Nautischen Vereins wurden am 14. Januar wiedergewählt die Herren Geheimrath Sartori, Admiral Aschenborn, Hafenmeister Peters, Kapitän P. F. Petersen, Handelskammersyndikus Dr. Boysen, Landesversicherungsrath Hansen, Schiffsbaumeister A. Conradi, Kapitän Ehler. Für den verstorbenen Inspektor Struwe wird der Inspektor Ströh gewählt.

Die Holland-Amerika-Linie in Rotterdam hat nicht nur den Verlust vom vorigen Jahre wieder eingeholt, sondern wird ausserdem auch noch in der Lage sein, eine Dividende von 6% zu vertheilen.

Den letzten Aufmachungen zufolge über den Umfang der Aus- und Einfuhr im Ver. Königreich Grossbritannien und Irland im Jahre 1898 hatte die Einfuhr um 120347 Tons ab-, die Ausfuhr um 154366 T. zugenommen. Die Gesamteinfuhr betrug 1898: 34515804 T., 1897: 34636151 T., die Gesamtausfuhr betrug 1898: 39462642 T., 1897: 39308286 T.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 16. Januar. An Eingängen sind zu verzeichnen: Segelhandbuch der Deutschen Seewarte II. und III. Theil die französische Küste betr., über Leuchttfeuer- und Schallsignale der Erde ein Prospekt, Sonderabdruck der Marine-Rundschau, „Gute Seemannschaft kein überwundener Standpunkt“ von L. Arenhold, 5. Rundschreiben des Vorsitzenden vom Deutschen Nautischen Verein. Anstatt des in voriger Sitzung wiedergewählten Archivars, Herrn Knipping, der brieflich mittheilt, dass ihm die fernere Ausübung seiner mit dem Archivarposten verbundenen Verpflichtungen nicht mehr möglich ist, wird Herr Dr. Bolte gewählt. Als Mitglied wird Herr Kapitän Havemann, Inspektor bei Knöhr & Burchard, aufgenommen, und ein Kapitän zur Aufnahme vorgeschlagen. Der zweite Vorsitzende theilt mit, nachdem er für seine Wiederwahl gedankt, dass es ihm gelungen Dir. Lorenz, der in der Aula des Johanneums einen Vortrag über „Schiffbau und dessen Einfluss auf Kunst und Industrie“ gehalten hat, zu veranlassen, dasselbe Thema im Nautischen Verein zu erörtern; ebenfalls wird Herr Inspektor Blumenthal auf Vermittelung des zweiten Vorsitzenden später einen Vortrag über „die Entwicklung der Schnelldampfer“ halten. Der Vorsitzende erinnert, dass der Verein im Laufe des letzten Berichtsjahres vier Mitglieder, die Kapitäne Kuhn, Hebich, Mestermann und Maack, durch den Tod verloren habe; das Andenken an die Verstorbenen wird in üblicher Weise geehrt. Zum ersten Gegenstand der Tagesordnung „Kassenbericht“ erhält das Wort Herr Kapitän Messtorff, der Kassirer des Vereins. Seinem Bericht zufolge betrug die Mitgliederzahl am 31. December 1898 234 gegen 229 des Vorjahres, die Einnahmen 1581,98 M., die Ausgaben 1537,10 M., Ueberschuss 44,88 M., das Vereinsvermögen Ende 1898 2485,29 M. gegen 2440,71 M. des Vorjahres, rückständige Beiträge 54 M. Vom Vermögen sind 2441,27 M. auf der Sparkasse deponirt und 44,02 M. in baar vorhanden. Der Vorsitzende dankt für die Berichterstattung und spricht seine Genugthuung darüber aus, dass trotz mancher Ausgaben des letzten Jahres noch ein Ueberschuss zu verzeichnen ist. Zu Kassenrevisoren werden die Herren Inspektor Metzentien und Hechelmann gewählt.



Eine in letzter Sitzung zugegangene Broschüre des Inhaltes „Luvboote schnell nach Lee zu befördern“ wird von einem Mitgliede eingehender Kritik unterzogen. Die Verfasser des Buches bzw. Erfinder der neuen Bootsvorrichtung, die Herren Gebr. Kleucke in Hemelingen, gehen von der Voraussetzung aus, dass nach eingetretener Kollision die Luvboote meistens unbrauchbar werden, so dass es wünschenswerth ist, eine Einrichtung zu schaffen, vermittelt deren die Luvboote nach der Leeseite geschafft werden können. Um diesen Zweck zu erreichen, sollen über Deckshäuser und Aufbauten Schienen gelegt werden, auf denen das Luvboot mit Hülfe mehrerer Taljen und unter Benutzung verschiedener maschineller Hilfsmittel nach Lee transportirt wird. Nach Annahme des Referenten haben die Erfinder von den Bootsvorrichtungen sowie von der Einrichtung moderner Dampfer keine Ahnung, andernfalls würden sie nicht an die Oeffentlichkeit mit einer Erfindung getreten sein, die neben ihrer Complicirtheit, an Bord moderner Dampfer nicht realisirt werden kann, weil Masten und Schornsteine eine Ueberführung der Boote von einer zur andern Seite mit Hülfe jener Vorrichtung unmöglich machen. Mit Rücksicht auf die meist ungeschulten Mannschaften sind einfache Bootsvorrichtungen die besten und empfehlenswerthesten. Zum Schluss widerlegt der Referent noch einige in der Broschüre aufgestellte Behauptungen in ruhiger, sachlicher Weise. Des Weiteren erstattet ein anderes Mitglied ein Referat über die Verhandlungen des zweiten deutschen Seemannskongresses. Der Inhalt der einzelnen Themata, sowie die vom Seemannsverbande gefassten Resolutionen werden verlesen, zu einigen Punkten erfolgen kurze Bemerkungen.

#### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 18. Januar. Auf die Anfrage bei den zum Verbands Deutscher Seeschiffer angehörigen Verein, ob es denselben die Abhaltung eines Verbandstages in diesem Jahre genehm ist, sind von Bremerhaven und Stettin zustimmende Antworten eingegangen. Da der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg sich schon in voriger Sitzung für das Zustandekommen eines Verbandstages aussprach, mithin nun eine Majorität vorhanden ist, theilt der Vorsitzende mit, dass der Verbandstag am 13. Februar in Berlin abgehalten werden soll. Ueber das bereits in voriger Sitzung eingegangene Schreiben des Marine-Staatssekretärs, in dem um eine Begründung des Vereinsbeschlusses, dass auf Neuwerk die Errichtung einer Signalstation wünschenswerth erscheine, ersucht wird, beabsichtigt der Verein, nachdem mehrere Mitglieder zum Gegenstand gesprochen, dem Herrn Staatssekretär mitzuthellen. Neuwerk als Signalstation ist empfehlenswerth, weil 1. in Anbetracht der bereits bestehenden telegraphischen Verbindung mit Cuxhaven die nothwendigsten Vorbedingungen für eine Signalstation geschaffen sind; 2. weil bei durch Eis blockirter Elbe Schiffe den Rhedern von ihrer gefährlichen Lage Mittheilung machen und umgekehrt Instruktionen empfangen können; 3. weil quarantänepflichtige Schiffe schon bei Neuwerk in der Lage sind, den Cuxhavener Sanitätsbehörden hiervon Mittheilung zu machen und somit nach erledigter Revision ohne eine Tide zu verlieren ihre Reise fortsetzen können. Ein Mitglied berichtet, dass durch die Verzögerung der ärztlichen Visite bei Cuxhaven das von ihm geführte Schiff 12 Stunden verloren habe. Des Weiteren wird noch kurz des Briefwechsels erwähnt, der zwischen dem Seeschiffer-Verein und dem der Steuerleute stattgefunden. Der Verein Deutscher Seeschiffer beschliesst die Angelegenheit so lange unbeachtet zu lassen, bis Kapitän Rasch in Deutschland gegen das Verhalten seiner Mannschaft gerichtlich vorgegangen ist. Am 25. Januar findet die General-Versammlung, am 4. Februar der Ball statt.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 12. Januar abgehaltenen ausserordentlichen General-Versammlung, die unter der Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurden zunächst vier Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. Eingegangen war eine Reihe von Zuschriften von Mitgliedern aus Zanzibar, Antwerpen, Friedenau und hier, Schreiben von Angehörigen von Mitgliedern aus Laboe und Reichenberg, die Unfallverhütungsvorschriften von der See-Berufsgenossenschaft, eine Aufforderung von der Deputation für Handel und Schifffahrt betr. Angabe der Mitgliederzahl des Vereins, eine Berechnung von Azimuthen circumpolarer Sterne von Bortfeldt u. A. m. Der Vorsitzende theilte zunächst mit, dass zwei allgemein beliebte Mitglieder und zwar die Herren E. F. Klein, hier und P. A. Wiese beim Untergang des D. S. „Adele“ dem Vereine durch den Tod entrissen seien. Die Versammlung ehrte das Andenken der Verstorbenen durch Erheben von den Sitzen. Verhandelt wurde sodann über die, zwischen dem Verein deutscher Seeschiffer und dem der Steuerleute schwebende Angelegenheit betr. Behandlung der Steuerleute des Schiffes „Margaretha“ durch den Kapitän. Es wurde zunächst festgestellt, dass am 21. November 1898 ein Schreiben an den Verein von einem an Bord befindlichen Mitgliede einging, in welchem der Verein ersucht wurde, geeignete Schritte zu thun, um für die an Bord befindlichen Steuerleute Schutz gegen den Kapitän zu schaffen. Dem Schreiben war gleichzeitig die Abschrift einer, von sämmtlichen 3 Steuerleuten unterzeichneten, an das kaiserl. deutsche Consulat in Guaymas gerichteten Beschwerde beigelegt, aus welcher sich ergibt, dass 1. der Kapitän sich zu vielen Malen ehrenrühriger Ausdrücke und ordinärster Beschimpfungen seinen Steuerleuten gegenüber im Beisein der Mannschaft bedient habe; 2. dass derselbe seine Steuerleute sowohl wie die Mannschaft in schwerster Weise mit dem Gebrauch von Schiesswaffen bedroht habe; 3. dass der Kapitän sich nicht gescheut habe, die Steuerleute durch die Aufforderung zur Misshandlung der Leute gegen die letzteren und die Leute wieder dadurch, dass er ihnen empfahl, den Befehlen der Steuerleute nicht Folge zu leisten, gegen diese zu hetzen; 4. dass der Kapitän auch dem Koch und Steward gegenüber die Autorität der Steuerleute durch die Erklärung zu untergraben versucht habe, dass der Kajütsproviand nicht für die Steuerleute da sei, die sich nur den Magen daran verderben könnten; 5. dass derselbe der Rettung von Menschenleben hinderlich gewesen wäre, indem er bei Gelegenheit eines Bruches der Kreuzmarsraa befohlen habe, sich nicht um einen in grösster Lebensgefahr schwebenden Schiffsmann zu kümmern, sondern erst das Segel zu bergen; 6. dass der Kapitän, höchstwahrscheinlich infolge übermässigen Alkoholgenusses einen Schiffsjungen grundlos misshandelt und dem Obersteuermann zu wiederholten Malen gesagt habe, wenn er (der Kapitän) in Wuth gerathe, dann könne er sich selbst nicht beherrschen. Im Anschluss an diese Angaben haben die Steuerleute dann den Consul um Abmusterung gebeten, da natürlich auch von Disciplin an Bord nichts mehr zu verspüren vor. In oben-erwähntem Schreiben wurde noch mitgetheilt, dass der Consul zwar an Bord gekommen sei und stundenlang mit dem Kapitän konferirte, in der Angelegenheit selbst aber die Klagen der Steuerleute kaum gehört, noch viel weniger die von Letzteren vorgeschlagenen Zeugen vernommen, und schliesslich die Erklärung abgegeben habe, dass er in der Sache nichts thun könne. — Die Anwesenden sprachen ihr tiefstes Bedauern darüber aus, dass unter der so grossen Anzahl von hochachtbaren Kapitänen sich noch immer einige fänden, die die Würde eines solchen mit Füßen zu treten im Stande seien. Der Verwaltungsrath des Vereins habe dann in seiner Sitzung vom 22. November 1898 beschlossen, bei der Versammlung vom 24. November zu beantragen, dass Schreiben und Be-

schwerde der hieselbst domicilirten Rhederei des Schiffes zur Kenntnissnahme unterbreitet werden sollen, welcher Antrag auch einstimmige Annahme fand; der Vorsitzende wurde dazu ausgewählt, die Schriftstücke zu unterbreiten. Nun habe der Verein Deutscher Seeschiffer sich in seiner Versammlung vom 7. December 1898 mit dieser Angelegenheit beschäftigt und seine Ansicht über dieselbe in dem betr. Versammlungsberichte in folgender Weise ausgesprochen: „Gegen die Maassnahmen des Vorsitzenden vom Verein der Hamburger Steuerleute macht sich nur eine Meinung im Verein der Seeschiffer geltend, und diese ist Entrüstung. Alle Mitglieder verurtheilen die einer Denunciation ähnliche Maassnahme des Vorsitzenden der Steuerleute auf das Nachdrücklichste und sprechen den Wunsch aus, der Vorgang möge an die Oeffentlichkeit gebracht werden.“ Hierauf habe der Verein der Seesteuerleute bei der offenbaren Unkenntniss wie dieselbe über die Sachlage im Vereine Deutscher Seeschiffer geherrscht habe, sich an diesen mit dem Ersuchen gewandt, zwecks Erhaltung des bisherigen guten Einvernehmens zwischen beiden Vereinen den erwählten Delegirten die Gelegenheit zu geben, die Angelegenheit „Margretha“ und den Standpunkt des Vereins der Steuerleute in einer Versammlung des Vereins der Seeschiffer erklären und vertreten zu dürfen. Hierauf sei die Antwort erfolgt, dass man bereit sei, diese Delegirten zu empfangen, jedoch nur unter der Bedingung, dass das diesbezügliche Original-Schriftstück mit beigebracht werde; diese Bedingung habe der Steuerleuteverein nicht anders, wie als einen Ausdruck des Misstrauens auffassen können, dass ihm nach der bisherigen Auffassung des Vereins der Seeschiffer die Unterlagen für das Vorgehen in der Sache gefehlt hätten. Es sei deshalb nochmals ein Schreiben an den Verein der Seeschiffer gerichtet worden, mit dem Ersuchen, eine entsprechende Erläuterung der gestellten Bedingung zu geben, widrigenfalls die Delegirten auf das Erscheinen der dortseitigen Versammlung verzichten müssten; auf dieses Schreiben vom 15. December 1898 sei eine Antwort bislang überhaupt nicht erfolgt. In der hierauf folgenden Besprechung bemerkte der Vorsitzende, dass ein älteres Mitglied des Vereins der Seeschiffer ihm mitzutheilen sich verpflichtet gefühlt habe, dass in der obenerwähnten dortigen Versammlung sogar beleidigende Ausdrücke wie „gemeine Handlungsweise“ etc. gefallen wären, und dass dem Mittheilenden überhaupt die ganze Verhandlung durchaus nicht zugesagt habe. Wie recht der Verein der Steuerleute in seinem Urtheile über den Kapitän der „Margretha“ gehabt habe, beweise eine an den hiesigen Seemannsverband gerichtete, mit einer grossen Anzahl von Unterschriften der Maanschaft versehene Beschwerde, die die Ausführungen der Steuerleute vollinhaltlich bestätige. Ein anwesendes Mitglied des Vereins der Steuerleute, welches auch längere Zeit bei dem Kapitän der „Margretha“ früher auf einem anderen Schiffe als Steuermann gefahren ist, bestätigt sodann aus seiner eigenen Erfahrung, ebenfalls die Richtigkeit der Ausführungen und berichtet über fast unglaubliche Begebenheiten, die sich auf diesem Schiffe, der „Bertha“ zugetragen hätten, sodass den Anwesenden jeder Rest eines Zweifels, dass der Verein vollständig korrekt und auch pflichtgemäss gehandelt habe, genommen wurde. Die Anwesenden gaben sodann ihrem Befremden und der Entrüstung über das Vorgehen des Vereins der Seeschiffer Ausdruck, welcher, ohne mit den That-sachen und der Sachlage auch nur im geringsten vertraut zu sein, völlig aus der Luft gegriffene und jeder Begründung entbehrende Angriffe gegen die Leitung des Steuerleutevereins gerichtet habe. Es sei verständlich, dass der Verein der Seeschiffer den Maassnahmen dessen der Steuerleute nicht traue, weil seine eigenen Beschlüsse gelegentlich kein Vertrauen verdienen, wie diese Angelegenheit klar zeige, jedenfalls sei wünschenswerth, dass derselbe sich nicht unnöthiger Weise und namentlich nicht ohne ausreichende Unterlagen mit den Angelegenheiten des Vereins der Seesteuerleute befasse.

Hierauf erfolgte die einstimmige Aqnahme des Antrages des Verwaltungsrathes, die ganze Angelegenheit der Oeffentlichkeit zu übergeben. Verhandelt wurde hierauf über einen Antrag des Verwaltungsrathes betr. Aenderung der §§ 7 und 10 des Statuts, die Anwesenden erachteten jedoch die beantragte Aenderung nicht für nothwendig und wurde dieselbe daher abgelehnt. Beschlossen wurde sodann, am nächsten Donnerstage nochmals eine ausserordentliche General-Versammlung abzuhalten und hierauf die heutige geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 18. Januar 1899.

Ausfrachten sind in Folge der eintreffenden vielen Schiffe wieder einen Schatten gewichen. Heimfrachten zeigen im Allgemeinen ein unverändertes Bild. Nachstehend einige Abschlüsse der Vorwoche:

„Tinto Hill“, Süd-Australien/U. K. Cont., 27/6, Getreide.  
„Edenballymore“, Newcastle N. S. W./Panama, 21/3, pr. T. Kohlen.  
„Ballachulish“, Newcastle N. S. W./Panama, 21/3, pr. T. Kohlen.  
„Port Logan“, Newcastle-San Diego, 17/—, Kohlen.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 6. Januar 1899.

Soweit sich bis jetzt beurtheilen lässt, hat der Frachtenaufschwung, den wir im Allgemeinen nach Eintritt des neuen Jahres erwarteten, leider nicht Platz gegriffen, denn der Bedarf nach Getreide-Booten ist ungewöhnlich gering und derjenige nach Baumwolle-Räume gleich null. Andererseits hat die Zahl in der Nähe befindlicher Schiffe, offen für Charter, zugenommen, sodass wir, wenn nicht lebhaftere Nachfrage eintritt, fürchten, dass der bereits begonnene Ratenrückgang sich fortsetzt und akut wird. — Unser Segelschiffsmarkt ist gekennzeichnet durch Mangel an passender Tonnage und durch consequente feste Raten. Sowohl in Folge dieser Merkmale als auch wegen des Einflusses der Feiertags-Saison ist während der verflossenen Woche wenig geschehen.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3 1/2 d	17/6a20/	15/	10/
London,	4d	22 6	16/3	12 6
Glasgow,	4 1/2 d	25/	17/6	15'
Bristol	4 1/2 d	25/	17/6	17/6
Hull	4 1/2 d	25/	20/	17/6
Leith	4 1/2 d	27 6	22/6	17/6
Newcastle	5d	25/	20/	15a17/6
Hamburg	60 s	26c.	20 cents.	50 mk.
Rotterdam	10c.	25 cts.	20 cts.	12a16c.
Amsterdam	10c.	25 cts.	20 cts.	12a16c.
Kopenhagen	3/9	25/	20/	25/
Bordeaux	3/9	32 1/2 cts.	27 1/2 c.	5 8
Antwerpen	4d	23 1/2	17/6	17/6
Bremen	70 s	27c.	20c.	12c.
Marseille	4/	27/6	20/	22/6a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 25 c. — Hamburg 32 1/2 c.  
— Rotterdam 30 c. — Amsterdam 30 c. — Kopenhagen 1/4 d.  
— Antwerpen 9-64 d. — Bremen 32 1/2 c. —

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork I. O.	N. Y.	Balt.	Direct.	Continent.	Shanghai.
				U. K.		
Getreide p. Dpfr.	3/6	3/6	3/3	3/4 1/2	.....	.....
Raff. Petrol. p. Segel ....	.....	.....	2 1/4 1/2	a3/6	.....	21c.
		Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.	
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	18c.	18c.	13c.	20c.		

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“. Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sillomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sillomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Bellagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 4.

Hamburg, den 28. Januar.

XXXVI. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Zur Geschichte der Nautik. (Schluss.) — Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt. — Das Schicksal der Schiffe im Kaiser Wilhelm-Kanal. — Regulativ für das Hamburger Schiedsgericht für Kollisionssachen. — Vermischtes. — Schiffbau. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte.

### Auf dem Ausguck.

Der grosse Seemanns-Kongress, über den wir in voriger Nummer berichtet, hat die Oeffentlichkeit nicht allzu lebhaft in Anspruch genommen. Die Hamburger Tagesblätter haben zwar ausführliche Referate über die Verhandlungen gebracht, im Uebrigen aber hat man in weiteren Kreisen wenig Notiz von den Vorgängen auf dem Seemanns-Kongress genommen. Wenn man bedenkt, dass der Seemannsberuf schon wegen seiner natürlichen Gefahren mehr wie jeder andere geeignet ist, den Agitatoren Stoff für sensationelle Auslassungen zu bieten, so wird man aus der Gleichgültigkeit, welcher die Verhandlungen, in denen an grossen Worten und starken Ausdrücken nicht gespart wurde, in der Oeffentlichkeit begegnet sind, den Schluss ziehen dürfen, dass übertriebene Darstellungen wirklicher und vermeintlicher Uebelstände heutzutage im öffentlichen Leben auf einen fruchtbaren Boden nicht mehr fallen. Es hat zwar einer der Redner auf dem Kongresse das Rühren der Lärmtrommel in eindringlicher Weise gepredigt: „Habt Ihr Klagen“, so führte er aus, „und fordert die Abstellung von Uebelständen, — so schreit, wird Euch Abhülfe versprochen, — so schreit noch mehr und sind Eure Klagen berücksichtigt und die Uebelstände abgeschafft, — so schreit am Meisten“. Die Zeit wird kommen, in der auch die Socialdemokratie zur Ueberzeugung gelangt, dass es noch eine wirksamere Vertretung öffentlicher Interessen giebt, als Schreien allein, und dass eine streng sachliche Erörterung zur Erreichung gesteckter Ziele weit förderlicher ist, als rücksichts-

loses Darauflosgehen ohne Berücksichtigung und Abschätzung berechtigter, entgegenstehender Interessen. Die Verhandlungen haben übrigens ein interessantes Moment zu Tage gefördert, und zwar, dass die zünftigen Vertreter der Socialdemokratie eine gewisse Scheu und Vorsicht zeigten, den Seemannsverband als unbedingt in der Heeresfolge der socialdemokratischen Bewegung stehend, anzusprechen. Diese Erscheinung ist auffallend. Allüberall haben sonst die Socialdemokraten es sich angelegen sein lassen, sich mit der Zahl ihrer Anhänger zu brüsten und wenn im vorliegenden Falle mit einer offensichtigen Behutsamkeit verfahren ist, so wird dies sicher seinen triftigen Grund haben. Es scheint uns nicht ausgeschlossen, dass das rücksichtslose Bekennen als Anhänger der Socialdemokratie unter den Seeleuten noch hie und da seine Misslichkeiten zeigt, und wir möchten aus dem Verhalten der Socialdemokraten auf dem Vereinstage den Schluss ziehen, dass die frühere notorische Abneigung der Seeloute gegen die socialdemokratische Bewegung auch heutzutage noch nicht ganz geschwunden ist.

Was die auf dem Seemannskongress gestellten Anforderungen anbelangt, so soll von vornherein zugegeben werden, dass manchen derselben eine gewisse Berechtigung nicht ganz abzusprechen ist. Natürlich wurde in den meisten Fällen weit über das Ziel hinausgeschossen und die gefassten Resolutionen wiesen oftmals in Form und Ausdruck solche Ungeheuerlichkeiten auf, dass die Vertretung der Presse, wie wohl sie sich mit dem „relata refero“ decken konnte, dennoch eine bedeutende



Abschwächung walten lassen wusste. Für die Art der Uebertreibung bietet die Resolution betreffend die Seemannsordnung ein Beispiel, in der die Regierung der Gleichgültigkeit und Verschleppung der Revision gezeiht wird. Nun ist es aber bekannt, dass gerade an diesem Gesetz schon seit Jahren eifrigst gearbeitet wird, und wenn der Fortschritt dieser Arbeiten den Herren Socialdemokraten ein zu langsamer scheint, so zeigt dies, wie wenig Verständniss sie für die Schwierigkeiten bekunden, die sich dieser Arbeit entgegenstellen. Freilich liesse sich die Sache ja leicht beschleunigen, wenn man pure Alles annehmen würde, was von socialdemokratischer Seite vorgeschlagen ist. Dass andere Interessen auch noch Existenzberechtigungen haben, wird ja die Herren wenig anfechten. Dass die Gesetzgebung sich übrigens noch mancher der auf dem Seemannskongress berührten Gegenstände bemächtigen wird, darf wohl angenommen werden. Die Aufbesserung der Unfallrenten dürfte über kurz oder lang Gegenstand gesetzgeberischer Thätigkeit werden und auch die Frage reichsgesetzlicher Kontrolle der Schifffahrt, der Bemannung etc. wird über kurz oder lang die Regierung beschäftigen. Die Schwierigkeiten, die sich hier entgegenstellen, dürfte bloss die socialdemokratische Partei verkennen, und hier hätte sie Gelegenheit einmal mit praktischen Vorschlägen hervortreten und so zu bekunden, dass sie auch aufzubauen und nicht nur Nörgelei und Sensation zu treiben vermag.

Ein für Rheder und nicht minder für Schiffsführer beachtenswerther Rechtsfall ist kürzlich in Sunderland entschieden und damit gewissermaassen angezeigt, unter welchen Umständen das Verlassen des Schiffes nach eingetretenem Wellenbruch, nach englischer Rechtsauffassung, als gerechtfertigt gelten kann. „Westmeath“, ein 5000 T.-Dampfer, 1889 erbaut, erlitt am 2. November ca. 280 Seemeilen östlich von Belle Isl. Wellenbruch, der neben totaler Unbrauchbarkeit des Ruders eine bedenklich starke Løckage nach sich zog. Eine Reparatur auf See war natürlich unausführbar und das Schicksal des manövrirunfähigen Schiffes hing von der Zufälligkeit eines des Weges kommenden Dampfers ab, welcher, nachdem „Westmeath“ vier Tage nördlicher Trift ausgesetzt gewesen war, in Gestalt des 5000 T.-Dampfers „Monte Vidian“ erschien. Nach mehrstündigem Schleppversuch, dem eine Stahltrasse zum Opfer fiel und „Westmeath“ um etwa fünf Seemeilen dem Lande genähert hatte, beschloss „Monte Vidian“ wegen voraussichtlicher Aussichtslosigkeit des Gelingens die weiteren Schlepparbeiten aufzugeben. Der Kapitän theilte diesen Entschluss seinem Kollegen mit und bot ihm sowie der Mannschaft an, ihren Aufenthaltsort an Bord des „Monte Vidian“ zu verlegen. Der Vorschlag wurde nach längerer

Berathung acceptirt und das Sinken des verlassenenen Schiffes, da das Wasser im Unterraum bedenklich zunahm, noch beschleunigt. Unter Berücksichtigung der erwähnten Thatsachen lautete der Spruch des englischen Gerichtes:

„In Anbetracht des verzweifelten Zustandes des Schiffes, der Jahreszeit, des Ortes, der Weigerung des „Monte Vidian“, weiter zu schleppen, sowie des Umstandes, dass der Kapitän des letzteren ebenfalls rieth, das sinkende Fahrzeug aufzugeben, erfolgte das Verlassen nicht vorzeitig. Es handelt sich hier um einen Ausnahmefall. Jedenfalls aber liegt es dem Gerichtshofe fern, als Norm aufzustellen, dass Dampfer bei Wellenbrüchen ohne Weiteres verlassen werden dürfen.“

Verstünden die französischen Rheder in derselben geschickten Weise ihren ausländischen Konkurrenten Vorthelle abzurufen, wie es ihnen gegenüber ihrer Regierung nicht selten gelingt, dann müsste und würde das Gerücht von einer allmählichen Decadence der französischen Handelsflotte bald verstummen. Eine im Mai v. J. von dem Syndikat der „Nördlichen Rheder“ eingereichte und vor einigen Tagen in allen Punkten berücksichtigte Petition an den zuständigen Ressortminister, bestätigt von Neuem das vorhin Gesagte. Es handelt sich darum, die schon nach den bisherigen Gesetzesbestimmungen gewährte keineswegs geringe Meilen-Prämie, eine nach dem Brutto-Raumgehalt des Schiffes bemessene staatliche Unterstützung, wesentlich zu erhöhen. Um die an Schwäche erinnernde Nachgiebigkeit der französischen Regierung und das mit Unverfrorenheit stark verwandte Vorgehen der Rheder in diesem speciellen Falle besser beurtheilen zu können, scheint es wünschenswerth, etwas näher die Vorgeschichte dieses jetzt bald abgeänderten Gesetzes kennen zu lernen. Eine seit dem 24. Mai 1874 in Kraft befindliche Verordnung, rechnete, entgegen den bis dahin üblichen Feststellungen, alle über Deck befindlichen Räumlichkeiten, wenn sie permanent oder nur zeitweise Passagieren und der Mannschaft als Wohnraum dienten oder zu Ladungszwecken verwandt wurden, zum Raumgehalt des Schiffes, ebenso den über Deck befindlichen vom Lukenrahmen begrenzten Platz. Wiederholt eingereichte Petitionen und Beschwerden französischer Rheder erreichten am 18. Nov. 1878 einen ministeriellen Erlass, dem zufolge der Platz in den angeführten Uoberdecksbauten etc. auf französischen Schiffen nicht zum Raumgehalt gerechnet wurde. Den Erlass krönte einer Entschuldigung ähnlich, eine Schlussbemerkung, in der es hiess: „den französischen Rhedern sei das Privilegium gewährt, damit sie der überwältigenden englischen Konkurrenz erfolgreicher Widerstand leisten könnten.“ (Das Privilegium besteht darin, dass Hafengebühren in den französischen Häfen nach dem Bruttogehalt entrichtet werden.) Im Jahre 1893 setzten die französischen Rheder die Feststellung der Meilen-Prämien nach dem Bruttoreumgehalt durch. Gleich nach erfolgter Publikation des



Gesetzes fanden geschickte Rechner, dass es jetzt vortheilhafter sei, auch die über Deck befindlichen Räume zum Bruttogehalt des Schiffes zu rechnen. Eine Agitation für den neuesten Rhederwunsch war bald im Gange, im Mai v. J. erfolgte die bereits erwähnte Eingabe an den Finanz- und Handelsminister und im Januar die gewünschte Zusage.

In voriger Nummer ist kurz nach Maassgabe des Tonnengehalts der Umfang der Gesamt-Ein- und Ausfuhr nach den Häfen des Ver. Königreichs, Grossbritannien und Irland, im Jahre 1898 erwähnt. Nach Mittheilungen des schwedisch-norwegischen Generalkonsuls in London an die „Norges Sjöfartstidende“ betheiligten sich am Transport der Einfuhr:

	1898	1897	1896
Britische Schiffe zu	27 959 322	28 101 298	27 726 128 T.
Auslnd. „ „	11 503 320	11 206 978	9 977 168 „

Des Weiteren ist dem norwegischen Blatt aus derselben Quelle angegeben, in welchem Maasse sich die einzelnen maritimen Nationen an der Beförderung des oben angeführten ausländischen Gesamttraumgehalts betheiligten. Wir reproduciren die Angaben ohne für deren Richtigkeit einzustehen.

Es beförderten:	1898	1897	1896
Norwegische Schiffe	T. 2 326 145	2 230 648	1 946 943
Deutsche „ „	2 134 805	1 954 225	1 811 601
Holländische „ „	1 214 402	1 194 216	1 179 384
Dänische „ „	1 331 349	1 232 811	1 103 077
Schwedische „ „	1 271 775	1 183 321	1 002 643
Französische „ „	882 464	922 256	799 778
Spanische „ „	546 071	581 033	528 416
Belgische „ „	593 984	509 492	509 802
Ver. Staaten „ „	146 919	345 691	365 896
Russ. und Finnische „ „	31 109	274 455	274 708
Italienische „ „	304 968	244 947	126 562
Griechische „ „	111 201	159 608	122 934
Oesterreichische „ „	118 894	140 348	122 950
Portugiesische „ „	38 944	57 135	56 009
Andere Flaggen	165 290	106 792	31 945

Die Einwanderungsbehörde von New-York hat ihre amtliche Zusammenstellung für das Jahr 1898 veröffentlicht, welche Aufschluss giebt über den Antheil der einzelnen Rhedereien an der gesammten Einwandererbeförderung. Den Angaben zufolge beförderten:

	Kajüte	Zwischen-deck	Total
Norddeutscher Lloyd . . .	17 895	53 223	71 118
Cunard-Linie . . . . .	16 692	20 463	37 157
Hamburg-Amerika-Linie . .	8 486	24 245	32 731
White Star Line . . . . .	10 332	20 764	31 096
Anchor Line . . . . .	5 089	19 765	24 864
Cie. Générale Transatl. . .	5 203	15 511	20 714
Holland-Amerika-Linie . . .	3 365	14 273	17 638
Red Star Line . . . . .	3 881	11 984	15 865
Prince Line . . . . .	241	13 587	13 828
Fabre Line . . . . .	7	12 138	12 145
Amerikan Line . . . . .	5 037	5 819	10 856
Thingvalla Linie . . . . .	679	2 661	3 340
Allan State Line . . . . .	1 344	1 128	2 472
Atlantic Transport Line . .	1 872	—	1 872
Union Line . . . . .	—	1 457	1 457
Diverse Linien . . . . .	453	2 033	3 086

80 586 219 651 300 237

Mithin steht eine deutsche Rhederei, der Norddeutsche Lloyd, an der Spitze; selbst die altrenommirte Cunard Linie ist bei Weitem in den Schatten gestellt. Dass die Packetfahrt in jener Rubrik erst nach der erwähnten englischen Gesellschaft rangirt, wird durch den Verkauf ihrer beiden Schnell dampfer der „Normannia“ und „Columbia“, deren sonst werthvolle Dienste die Linie während des grössten Theils des Jahres entbehrt, erklärlich. Bemerkenswerth ist der Aufschwung der Thingvalla Linie, seitdem ihre Führung in kapitalkräftigeren und umsichtigen Händen liegt.

## Zur Geschichte der Nautik.

Winke und Bemerkungen von E. Geleisch, K. K. Reg.-Rath.

(Schluss.)

Eine Geschichte der Nautik vor zwanzig Jahren ex abrupto zu schreiben bezw. zu compiliren, wäre einfach unmöglich gewesen. Das ganze Feld der alten Nautik lag unerforscht, unbearbeitet, ununtersucht, und was sonst unter dem Titel einer Geschichte der Schifffahrt bis dahin erschienen war, erhielt nur sehr armselige, unbedeutende und oft kindische Winke über die Erfindung des Compasses u. dgl. m. Heute liegt ein sehr reiches Material vor, und man könnte eine Menge aus zweiter Hand schöpfen. Aber die Quellenforschung wird doch noch unbedingt nothwendig sein, weil noch mehrere Fragen ungelöst geblieben sind. Erst unlängst haben wir wieder in den Schriften des mit Mercator befreundet gewesenen italienischen Geographen Filippo Sassetti von einem mit „Girella“ bezeichneten nautischen Instrumente gelesen, über dessen Zweck wir uns keine Aufklärung geben können, obwohl wir im Laufe der Jahre eine ganze Bibliothek von nautischen Schriften aus allen Zeiten in Händen hatten. Und selbst die Arbeiten aus unseren Zeiten können dem Verfasser einer Geschichte sehr leicht entgehen, weil sie viel zu sehr verzettelt sind. Eine Geschichte der Nautik kann im Allgemeinen nur ein Nautiker schreiben, wenigstens wäre es wünschenswerth, dass dies geschehe. Nun sind sehr wichtige Arbeiten aus diesem Gebiete in den Zeitschriften gelehrter Gesellschaften erschienen, die ein Nautiker kaum übersieht. Vor zwanzig Jahren galt es z. B. geradezu als ein Verbrechen, die Untersuchungen Breusing's nicht zu kennen. Nun ist die Berliner Gesellschaft der Erdkunde wohl eine Institution ersten Ranges, aber wie kommt der Nautiker dazu, mit ihren periodischen Publikationen näher bekannt zu werden? Heutigen Tags steht die Sache freilich anders, jedoch nicht, weil sich die Nautiker verpflichtet fühlen, die Zeitschrift jener Gesellschaft

zu lesen, wohl aber weil Brousing's Arbeiten in den nautischen Zeitschriften aller Nationen bekannt gemacht wurden. Es ist überhaupt gar vieles über Geschichte der Nautik in geographischen Zeitschriften erschienen, weil einerseits die moderne Geographie, die Steuermannskunst, als ein zu ihr gehöriges Gebiet ansieht und anderseits, weil manches nautische Problem, wie jenes der Seekarten z. B., schliesslich doch geographischer Natur ist. Was die Möglichkeit anbelangt, die alten Quellen zu beschaffen, so möge erwähnt werden, dass das British Museum in London zweifelsohne ungeheure Schätze besitzt, die uns jedoch nicht so leicht zugänglich sind. Von den Bibliotheken des Festlandes ist, was alte nautische oder damit engverwandte Litteratur anbelangt, die Münchener Hof-Bibliothek die reichste und die liberalste. Es ist uns selten vorgekommen, dass wir dort ein altes Werk nicht vorgefunden hätten und die Liberalität und das Entgegenkommen der dortigen Direction waren derartig, dass auf blosse wage Angaben hin uns auch Manuskripte ausfindig gemacht und gegen einen sehr geringfügigen Ersatz für Copiatur, abschriftlich zugestellt wurden. Mitunter findet man Einiges in der Hamburger Commerz-Bibliothek und in der Berliner Hof-Bibliothek; letztere ist nicht so zugänglich, wie die Münchener. Am Umständlichsten ist es, von der Wiener Hof-Bibliothek Werke zu erhalten. Insofern es sich um spanische Quellen handelt, welche für das Zeitalter der Entdeckungen die wichtigsten sind, ist ein guter Führer Navarrete's „Biblioteca marítima española“, wo man auch sehr werthvolle, aber leider oft zu kurze Winke über den Inhalt jener Werke findet, die in den spanischen Bibliotheken nur im Manuskript vorliegen, oder die verloren gingen und in den alten Chroniken angeführt sind. Sonst findet man zahlreiche Quellen in den bereits vorliegenden Vorarbeiten zur Geschichte der Nautik angeführt, von welchen im Nachstehenden die Rede ist.

Der verdienstvolle Navarrete ist so ziemlich der erste Fachmann gewesen, der die gute Absicht hatte, sich mit der Geschichte der Nautik näher zu befassen. Allein die enorme Arbeit, die er dabei bewältigen musste, um die reichen, auf die Geschichte der Entdeckungen und der Marine bezughabenden, in Spanien vorhandenen Manuskripte und Dokumente zu sichten, zu ordnen und zu veröffentlichen, benahmen ihm die Gelegenheit und die Möglichkeit, auf unserem Gebiete Besonderes zu leisten. Im Jahre 1802 veröffentlichte Navarrete eine Monographie zur Geschichte der Nautik unter dem Titel: *Discurso histórico sobre los progresos que ha tenido en España el arte de navegar, leído en la Real Academia de la Historia á 10 de octubre*

de 1800. Madrid. Imprenta Real año 1802, und nach seinem Tode hinterliess er ein Manuskript ähnlichen Inhalts: *Disertación sobre la historia de la náutica y de las ciencias matemáticas, que han contribuido á sus progresos entre los españoles; 1846*, welches im Jahre 1846 gedruckt wurde. Keine der beiden Arbeiten enthält jedoch ein beachtenswerthes Material. Weit werthvoller ist die Vorrede gewesen, welche Wilson zur vierten Auflage von Robertson's „*Elemente der Navigation*“ schrieb, und in welcher eigentlich zum ersten Male der Versuch gemacht wurde, eine Skizze wenigstens über die Methoden zu entwerfen, deren sich die älteren Seeleute für ihre Berechnungen bedienten. Sodann sind von den älteren Autoren Montucla und Kästner zu erwähnen. Ersterer hat in seiner Geschichte der Mathematik manche nautische Frage, insbesondere aber nautisch-astronomische Probleme berührt, letzterer nahm in seinen „*Weiteren Ausführungen der mathematischen Geographie*, besonders in Absicht auf die spheroidische Gestalt der Erde, Göttingen 1795“, mitunter einen Anlauf, Fragen aus der Geschichte der Nautik zu erledigen, doch ist er auf diesem Gebiete weit unvollständiger geblieben, als bei seiner gewöhnlichen Liebe für die historische Entwicklung einer Methode vorauszusetzen wäre. Dass sich die verschiedenen Werke, welche in unserem und im vergangenen Jahrhundert über die Geschichte der Astronomie veröffentlicht wurden, auch mit der Geschichte einzelner Aufgaben aus der nautischen Astronomie beschäftigen, ist geradezu selbstverständlich, in keinem derselben findet man aber eine Analyse der Methoden, deren sich die Seefahrer für die Bestimmung der wahrscheinlichen Schiffsposition bedienten, während an der Hand aller nautischen Werke von Medina anfangend, der Nachweis geliefert werden kann, dass dieser Aufgabe immer und zu jeder Zeit ein hohes Gewicht beigelegt wurde. Auch über die Entwicklung der nautischen Tafeln ist in solchen Werken wenig oder gar nichts zu finden. Dagegen hat man sich frühzeitig mit der Geschichte der nautischen Instrumente insbesondere des Compasses und der Seekarten beschäftigt. Für die Geschichte des Compasses haben wir geradezu ganze Bibliotheken, und auch das ältere Material zur Geschichte der Seekarten ist ziemlich reichhaltig. Wir nennen die einschlägigen Autoren nicht speciell, weil das Verzeichniss ihrer Werke uns zu sehr in die Länge führen würde und man sie so wie so in den modernen noch anzuführenden Arbeiten reichlich citirt findet. Nur einer derselben möge besonders genannt werden, D'Avezas, weil dessen Monographien geradezu als Quellensammlungen angesehen werden können.

Dass auch Humboldt die Absicht hatte, eine Geschichte der nautischen Astronomie im Zeitalter

der Entdeckungen zu schreiben, ist allgemein bekannt, allein der grosse deutsche Gelehrte hat diese Aufgabe nicht zu Ende geführt und was er uns darüber hinterliess, ist theils unvollständig, theils nicht ganz begründet.

Zu den ältesten Quellenwerken für die Geschichte der Nautik gehört auch Whright's „Certain Errors“. Dieses Buch ist zwar kein geschichtliches, allein dadurch, dass Wright die Fehler, die zu seiner Zeit begangen wurden, anführt und berichtigt, setzt er uns in die Lage, das Verfahren der Seeleute aus dem 16. Jahrhundert kennen zu lernen.

In die Fussstapfen Humboldt's ist Peschel getreten, dessen Werke mit einer wahren Gier gelesen wurden. Allein Peschel war in nautischen Dingen viel zu wenig orientirt, um Besonderes leisten zu können. Auf Peschel folgen Breusing, Günther und Weyer, die eigentlichen Begründer eines wissenschaftlichen Studiums der Geschichte der Nautik. Wenn man die Arbeiten dieser verdienstvollen Gelehrten gesammelt herausgeben würde, hätte man eigentlich eine fast vollständige Geschichte der Nautik vor sich, wobei einzelne, später aufgeklärte irrthümliche Auffassungen der beiden Erstgenannten, auf Grund später erfolgten Untersuchungen, leicht berichtigt werden könnten. Eine der Hauptfragen, die Breusing aufklären wollte, drehte sich um die mittelalterlichen Seekarten, welche durch ein ganzes Jahrhundert fast, die Fachleute beschäftigte. Zuletzt hat Wagner darüber wichtige Monographien veröffentlicht, welche das Problem so ziemlich lösen. In allen Punkten stimmen wir jedoch mit den Auseinandersetzungen Wagner's nicht überein. Dass es vor der Erfindung des Compasses Seekarten und wahrscheinlich graduirte Karten (Blattkarten) gab, ist ganz selbstverständlich, und hatten auch wir bei verschiedenen Gelegenheiten darauf hingewiesen. Dass Vasco de Gama solche Karten im Indischen Ocean vorfand, weist auf diese Thatsache hin, noch mehr aber die Regeln des Lullus, die sich nur auf eine missverständene Gebrauchsanweisung solcher Karten beziehen konnten, wonach wir ebenfalls vor Wagner noch aufmerksam gemacht hatten. Dass die alten Blattkarten den Seefahrern des Mittelmeeres im Mittelalter als Basis zu ihren weiteren Leistungen dienten, ist ebenfalls natürlich, aber es kommt uns ebenso natürlich vor, dass die Erfindung des Compasses auf die Konstruktion der Seekarten ihren Einfluss ausgeübt haben wird, und dass die Italiener und Spanier die alten Blätter auf Grund neuer Richtungsmessungen und Distanzschätzungen berichtigt haben werden. Somit haben in dieser Angelegenheit Breusing und Wagner gleichzeitig recht. Die Arbeiten Weyer's sind zum Glück alle in den „Annalen der Hydrographie und maritimen Geographie“ enthalten, jene Breusing's in der Zeitschrift

der Berliner Gesellschaft für Erdkunde und in der „Zeitschrift für wissenschaftliche Geographie“ von Ketteler. Wichtig sind jedoch noch die separat erschienenen Monographien von Breusing über Merkator, über Seekarten und über die Geschichte der nautischen Winkelmessinstrumente. Am meisten verzettelt sind die Arbeiten Günther's die in allen möglichen geographischen Zeitschriften und in den vielen geographischen und mathematischen Werken des genannten Verfassers zu finden sind. Einzelne Fragen aus der Geschichte der Nautik hat auch Kapitän Schück berührt; erwähnenswerth sind seine auf die Geschichte des Compasses Bezug habenden Schriften und eine Abhandlung über die nautischen Kenntnisse der Carolineninsulaner nebst Erklärung der von ihnen verwendeten Medo's (Segelkarten). Mit der Geschichte der Kartographie hat sich von unseren Zeitgenossen noch ganz besonders der italienische Professor Fiorini beschäftigt.

Gelegentlich der vierten Säcularfeier der Entdeckung Amerikas hat die italienische Commissione Colombiana ein vierzehnbändiges Riesenwerk in Folioformat veröffentlicht, in welchem ebenfalls viele zerstreute Nachrichten zur Geschichte der Nautik im Zeitalter der Entdeckungen enthalten sind. Insbesondere hat der Kapitän Alberto de Albertis einen dicken Band über die Geschichte der Nautik im Zeitalter der Entdeckungen verfasst.

Der Verfasser dieser Zeilen hat sich, wie Eingangs gesagt, ebenfalls durch viele Jahre seines Lebens mit der Geschichte der Nautik beschäftigt. Seine Arbeiten sind enthalten in der Zeitschrift von Ketteler, in jener der Berliner Gesellschaft für Erdkunde, in den Annalen der Hydrographie, in den Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens und in der Festschrift der gesammten wissenschaftlichen Vereine Hamburgs, welche gelegentlich der IV. Säcularfeier der Entdeckung Amerikas veröffentlicht wurden.

Specielle Arbeiten über die Geschichte der nautischen Instrumente hat er auch in der Centralzeitung für Optik und Mechanik und in der Berliner Zeitschrift für Instrumentenkunde veröffentlicht. Gesammelt sind so ziemlich diese Arbeiten in der römischen Rivista Marittima.

Ob gut oder schlecht, der künftige Verfasser einer Geschichte der Nautik wird immerhin leichtere Arbeit als seine Vorgänger haben. Es giebt wohl ganze Kapitel, die gar kein Studium; sondern eine einfache Compilation erfordern. Alles was Weyer z. B. geschrieben hat, braucht nicht mehr revidirt zu werden. Die Leistungen der Andern werden in den meisten Fällen nur zu sichten, zu vergleichen und zu berichtigen sein. Hoffen wir also, dass sich baldmöglichst der Mann finde, der diese nützliche und dankbare Arbeit unternehme.



## Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgetheilt vom Reichsgerichtsrath Dr. Sievers.

1. Kasko-Versicherung. Kosten einer vorläufigen Reparatur. Abzug neu für alt. Der Flussschlepper „Wodan“ war auf der Weser zwischen Brake und Bremerhaven im Nebel auf einem Leitdamm gefahren und gekentert. Auf Veranlassung der Kasko-Versicherer wurde der Dampfer nach Geestmünde in's Trockendock geschleppt zum Zwecke der Untersuchung des Schadens und für die zunächst erforderliche Reparatur. Der Eigenthümer des Docks konnte die Kosten für die vorgenommenen Arbeiten weder vom Versicherer noch vom Eigenthümer des Schleppers ersetzt erhalten und behielt zur Sicherheit das Schiff zurück. In dem Prozesse über die Entschädigung aus der Versicherung forderte der Eigenthümer des „Wodan“ u. a. auf Befreiung von den Ansprüchen des Dock-Inhabers. Damit ist er nicht gehört. Denn da nach dem Gutachten der Sachverständigen die ausgeführten vorläufigen Reparaturen dem Schiffe dauernd zu Gute gekommen sind, so fordert er dasselbe zweimal, wenn er ausser dem abgeschätzten Gesamtschaden auch noch die Bezahlung des Docks durch den Assuradeur verlangt. Ob der Kläger dies hätte fordern können, wenn er einen entsprechenden Abzug von der Versicherungssumme gemacht hätte, kann dahin gestellt bleiben, da er so nicht geklagt und inzwischen auch Zahlung des unstreitigen Betrages des Gesamtschadens verlangt hat. Die Beklagte ist nicht gehalten, neben dieser Summe noch die Kosten einer partiellen Reparatur des Schiffes zu tragen, welche dem Kläger zu Gute kommt, weil sich die noch weiter aufzuwendenden Herstellungsarbeiten um den Betrag für die vorläufige Reparatur verringern müssen. Die Höhe der Entschädigungssumme anlangend, so musste bei der nach § 1 der Police-Bedingungen wegen des Ausgleichs von neu für alt vorzunehmenden Absetzung von einem Drittel der Reparaturkosten, deren Gesamtbetrag in Rechnung gezogen werden, ohne Rücksicht darauf, ob es sich im Einzelnen unmittelbar um die Erneuerung einzelner Theile des Schiffskörpers handelt. So ist im Seeversicherungsrecht bei der Feststellung der Entschädigung für einen Partialschaden am Schiffskörper zu rechnen, und dieses Recht findet hier Anwendung weil es nach § 27 der Police-Bedingungen als subsidiäres Recht für den Versicherungsvertrag gelten soll.

Entsch. des I. Civ.-Sen. vom 2. Nov. in Sachen Telge gegen Rh.-Westf. Lloyd. Rep. I., 263/98.

2. Umfang der gesetzlichen Vollmacht des Korrespondentrheders. Nach Art. 460 H.-G.-B. ist der Korrespondentrheder befugt, alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, die der Geschäftsbetrieb einer Rhederei gewöhnlich mit sich bringt. Ebenso weit reicht seine Befugnis, die Rhederei vor Gericht zu vertreten. Es fragt sich, ob der Korrespondentrheder hiernach als legitimirt gelten darf, nach Untergang des Schiffes in Folge einer Kollision die Schadensklage zu erheben. Man könnte zweifeln, ob das eine Rechtsforderung ist, die der Geschäftsbetrieb einer Rhederei gewöhnlich mit sich bringt. Nach der Verkehrsanschauung und nach der rechtsgeschichtlichen Entwicklung der Stellung des Korrespondentrheders ist dieser Zweifel aber nicht berechtigt. Das Gesetz ist dahin auszulegen, dass der Korrespondentrheder auf Grund seiner gesetzlichen Vollmacht alles Dasjenige thun darf, was im Geschäftsbetriebe einer Rhederei bei der Lage, in der sie sich thatsächlich befindet, normaler Weise geschieht, mag dergleichen oft oder selten vorkommen, wichtig oder unwichtig sein, hohe oder niedrige Kosten verursachen. Ungewöhnlich und für die Rhederei unverbindlich ist die Handlung

dann nur, wenn ihre Vornahme unter den obwaltenden Umständen als ungewöhnlich und ausserhalb des naturgemässen Geschäftsbetriebes gelegen erscheinen würde. In diesem Sinne kann es nicht als ungewöhnlich gelten, Ersatz für Schäden zu fordern, die dem Schiffe von anderen zugefügt sind. Steht ihm aber die Geltendmachung solcher Ersatzansprüche überhaupt zu, dann erscheint der Korrespondentrheder auch als befugt, im Liquidations-Stadium die Ersatzforderung für das bei einer Kollision untergegangene Schiff zu erheben. Denn mit der Auflösung der Rhederei fällt deren bisherige Organisation nicht ohne Weiteres zusammen. Vielmehr bleibt nach den Anschauungen des Seeverkehrs die Vertretungsmacht des Korrespondentrheders auch noch nach dem Untergange des Schiffes erhalten, und die Vorschriften des H.-G.-B. zwingen nicht zu einer entgegengesetzten Auffassung. So weit und so lange die Liquidation des Unternehmens und die Auseinandersetzung unter den Mitrhedern es erfordern, gilt die Rhederei ungeachtet ihrer Auflösung rechtlich in ihrem bisherigen Dasein und Wesen für unverändert.

Entsch. des I. Civ.-Sen. v. 5. Novbr. in Sachen Hastede gegen Drumelzier. Rep. I., 209/98.

## Das Scheeren der Schiffe im Kaiser Wilhelm-Kanal.

Von Herrn Kapitän Frank wird uns Folgendes geschrieben: „Seit der Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals ist man bestrebt, den Verkehr auf demselben möglichst zu fördern und da Abhilfe zu schaffen, wo sich Mängel zeigen. Das Hauptbestreben musste sich in erster Linie darauf richten, den passirenden Schiffen eine möglichst sichere Durchfahrt zu gewährleisten und kann man sagen, dass sich seit der Eröffnung des Kanals Vieles zu Gunsten einer solchen geändert hat. Ein Umstand, der manchen Rheder und Schiffsführer davon abgehalten hat, nach einem Versuche mit dieser Verkehrsstrasse einen zweiten zu machen, ist das Abstossen der Schiffe von der Böschung, der dieselben allzu nahe kommen; denn gerade dadurch sind die meisten Kollisionen entstanden und weit häufiger laufen die Schiffe dadurch an der Böschung fest. Wenn der letztere Umstand auch nur in äusserst seltenen Fällen den Schiffen gefährlich wird, so fand ich aus mir persönlich gemachten Aeusserrungen fremder Schiffsführer doch, dass solche Zufälle sie ihren Rhedern gegenüber zu einem abfälligen Urtheil über den Kanal veranlassten. Auch haben solche Zufälle ein nicht bedenkenfreies Urtheil im Auslande geschaffen, zumal eine schon im Voraus bestehende Abneigung hierdurch noch Nahrung fand.

Trotzdem Lootsen und Schiffsführer, die häufig den Kaiser Wilhelm-Kanal benutzen, die abstossende Eigenschaft der Böschung kennen und sich durch praktische Erfahrungen ein mehr oder minder wirksames Manöver, solche Bewegungen des Schiffes zu parallisiren, angeeignet haben, glaube ich dennoch, dass es von allgemeinem Interesse ist, wenn man etwas näher auf die Ursache eingeht. Sind Ursache und Wirkung eines Uebelstandes bekannt, ist es leichter demselben entgegenzuwirken.

Es kommen in folgendem nur die Dampfer in Betracht, die infolge der Eigenbewegung und grösseren Fahrgeschwindigkeit hauptsächlich leicht in's Scheeren geraten.

Infolge der Wasserverdrängung staut sich bei einem in Fahrt befindlichen Schiffe das Wasser vor und an den Seiten des Buges auf. Das dadurch gestörte Gleichgewicht wird durch das nachdrängende Wasser, den sogenannten Sog, wieder ausgeglichen.

Giort nun ein Schiff von seinem Kurse aus der Kanalmitte der einen Böschung zu nahe, so stösst die der Böschung



zugekehrte Bugwelle auf Widerstand, der durch die seitliche Bewegung des Buges noch erhöht wird; es geräth also das Wasser dort in Spannung. Diese Spannung äussert sich auf den Bug des Schiffes wieder, als von der Böschung ablenkender Druck, und wird gewöhnlich im ersten Moment die nun folgende, von der Böschung ablenkende Bewegung durch eine derselben günstige Ruderlage unterstützt. Die Folge davon ist, dass das Schiff schneller nach der Seite ausschlägt, als die Ruderlage allein bewirkt und das Schiff wird nun zunächst eine Lage einnehmen, wobei das Heck der Böschung nahe kommt.

Infolge der bedeutend geringeren Wassermenge an der jetzt der Böschung zugekehrten Heckseite (welcher Umstand noch durch die schräge abfallende Böschung sehr erhöht wird), wird das nachdringende Wasser zum grössten Theil von der der Böschung abgewandten Heckseite ersetzt, was unwillkürlich das Hintertheil des Schiffes der Böschung zudrängt. Es wird der Andrang um so stärker sein, je grösser der Sog ist, also je mehr Fahrt das Schiff macht und wenn die Schraube in zu grosser Nähe der Böschung arbeitet, sei es vorwärts oder rückwärts. Denn das durch die Schraubendrehung andrängende Wasser wird wieder seinen Druck auf die freie Heckseite ausüben. Bei dieser Heckannäherung kommt infolge der geringeren Wassermenge in der das Ruder momentan liegt, auch dieses nicht zur vollen Wirkung.

Daraus ergibt sich auch, dass erstens ein Schiff mit viel Fahrt immer mehr in's Scheeren geräth und zuletzt direkt an der Böschung absetzt, oder wenn der Winkel unter dem es die Böschung trifft, zu gross ist, festkommt.

Zweitens ein Schiff mit wenig Fahrt läuft weniger Gefahr mehrmals abzusetzen oder festzukommen, da die Bugwelle Zeit hat, sich zu zertheilen und das flache Wasser bei Heckannäherung Zeit hat nachzudrängen, was auch wieder eine kräftigere Wirkung des Ruders zur Folge hat.

Drittens sollte man beim Absetzen eines Dampfers an der Böschung nie die Schraube in allzu grosser Nähe der Böschung gebrauchen, da es abgesehen von der Gefahr dieselbe zu beschädigen, eher zum Schaden als von Nutzen ist, es sei denn im absoluten Nothfalle bei einer Kollisionsvermeidung oder Abschwächung zum Rückwärtsgang.

Nicht unterlassen wollen wir, der dankenswerthen Erklärung Herrn Kapitän Frank's, bezüglich der Erscheinung „Sog“ und „Ausseeeren“ — letzteres gleichbedeutend mit „Aus-dem-Ruderlaufen“ — diejenige Herrn Kapitän Meyer's, welche im Jahre 1894 in der „Hansa“ veröffentlicht wurde, gegenüberzustellen.

Ueber „Sog“ verbreitete sich s. Zt. der Assistent der Seewarte, Kapitän Meyer folgendermassen: „Man versteht hierunter die Wirkungen des gestörten, gleichmässigen Wasserdrucks auf den Schiffskörper, welche sich geltend machen, sobald die Wassermassen, welche durch den sich bewegenden Schiffskörper verdrängt werden, nicht auf beiden Seiten des Schiffes zur gleichmässigen Vertheilung gelangen, und demgemäss auch das aus gleichem Grunde entstehende Vacuum nicht gleichmässig wieder füllen können. Es tritt diese Erscheinung um desto stärker hervor, je grösser die Störung des Gleichgewichtes in der Wassermasse ist und je mehr die Ausgleichung desselben durch den Schiffskörper selbst gebremst wird. Mit anderen Worten: Je schneller man fährt, und je weniger Wasser man dabei unter dem Kiel hat. Es mag sein, dass die Füllung des Vacuum unter solchen Umständen die eigenthümliche Heckwelle erzeugt, und daher der gebräuchliche Ausdruck des „Saugens“ und des „Sog“ entstanden ist.“

Nachdem die Wirkungen des „Aus-dem-Ruderlaufens“ an zahlreichen Beispielen, Kollisionen, Strandungen etc. von Dampfern und Seglern, mit nachfolgender soeantlicher Untersuchung, veranschaulicht sind, führt der Verfasser aus: „Prüft man alle angeführten Thatsachen, so findet man, dass sämtliche Fälle des plötzlichen Ausseeerens der betreffenden

Schiffe stets in der Richtung vom nahen seitlichen Ufer oder einer seitlichen Untiefe aus, nach dem tieferen, resp. tiefsten Wasser hin stattgefunden haben, und wenn dieses nicht genügend Breite hatte oder Kollision oder Ankerwurf den Lauf des ausgeschorenen Schiffes homnten, das jenseitige Ufer die Strandungsstelle ward. Es finden hiermit die Erfahrungssätze der Lootsen und Flussfahrer: „Das Schiff setzt ab“ und „das Schiff sucht tieferes Wasser“ ihre Bestätigung.

Sehen wir nun auch noch von den Beispielen der Rad-dampfer und Segelschiffe ab, so ergibt sich dennoch, dass Dampfer mit Rechtsschrauben sowohl vom linken wie vom rechten Ufer abgesetzt sind, wie auch, dass die Linksschraube vom rechten Ufer abgesetzt wurde, mithin die vorwärts arbeitende Rechtsschraube nicht als die Ursache angesehen werden kann, wenn ein Schiff vom rechten Ufer abgesetzt wird. Weil ferner das Ausseeeren sowohl bei mitlaufender, wie bei gegenlaufender Strömung, bei starkem oder schwachem Strom, selbst bei Stauwasser stattfand, so wird auch der so oft beliebten Ausrede, das ein Schiff infolge des starken Gegenstroms plötzlich aus dem Ruder lief, nur dort Werth beizulegen sein, wo gleichzeitig Raum und tiefes Wasser vorhanden ist, in allen anderen Fällen wird man die Ursache hierauf nicht allein zurückführen dürfen.

Die Erfahrung hat ferner gelehrt, dass, so lange ein Schiff in der tiefsten Rinne fährt — selbst bei erheblicher Fahrt — ein Ausseeeren nach der einen oder anderen Seite kaum zu befürchten ist. Es sind viele Fälle bekannt, wo ein allein in einem engen und flachen Gewässer langsam dahin fahrender Dampfer, sich ganz ohne Steuer im tiefsten Wasser haltend, weite Strecken durchfuhr, bis Biegungen des Fahrwassers erst wieder ein Aufpassen erforderten. Die Gefahr des Ausseeerens entsteht in der Regel erst dadurch, dass ein Schiff sich, sei es freiwillig oder durch besondere Umstände gezwungen, seitwärts vom tiefsten Wasser hält und, diesen Verhältnissen nicht genügend Rechnung tragend, zu schnell fährt. Sobald auf flachem Wasser die Heckwelle beginnt aufzulaufen, hat das Schiff nicht mehr seine normale Steuerfähigkeit; läuft diese Heckwelle aber an der anderen Seite, so ist, wenn man den Ausdruck hier anwenden darf, gewissermassen nur noch ein labiles Gleichgewicht vorhanden, in welchem Falle eine kleine Ursache genügt, um das Schiff steuerlos zu machen.“

Angesichts der Erklärungen der Herren Kapitäne Frank und Meyer, ersuchen wir die Leser der „Hansa“ ihre in engen Gewässern gemachten Erfahrungen mit Bezug auf die Einwirkungen jener Erscheinungen „Sog“ und „Ausseeeren“, sowie deren vermuthliche Ursachen an dieser Stelle zum Ausdruck zu bringen. Jede uns zugebende Mittheilung dieser Art, wird nicht nur dankend angenommen und entsprechend verwerthet, sondern hat als Ergebniss gesammelter Beobachtungen den Vortheil von Schiffsführern und Lootsen ausgenutzt und zum Besten der Schifffahrt verwandt zu werden. D. Red.

## Regulativ für das Hamburger Schiedsgericht für Kollisionssachen.\*)

§ 1. Zur Entscheidung von Ansprüchen aus Zusammenstössen von Seeschiffen wird in Hamburg ein Schiedsgericht gebildet.

§ 2. Das Schiedsgericht besteht aus einem von der Handelskammer für jeden Fall zu ernennenden Vorsitzenden, welcher

\* Durch gütige Vermittelung der Hamburger Handelskammer ist uns ein Regulativ für das Hamburger Schiedsgericht für Kollisionssachen zugegangen. Bei der grossen Wichtigkeit der neugeschaffenen Institution für unsere Leser, entsprechen wir gewiss deren Wunsch, wenn an dieser Stelle eine Wiedergabe der einzelnen Paragraphen der Verfügung erfolgt.

die Fähigkeit zum Richteramt besitzt, und 4 kaufmännischen oder schiffahrtkundigen Beisitzern, welche der Vorsitzende aus einer von der Handelskammer für jedes Jahr im Voraus nach Anhörung des Vereins Hamburger Rheder und des Vereins Hamburger Assuradeure aufzustellenden Liste geeigneter Personen auswählt.

§ 3. Der Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung ist in einem von allen beteiligten Rhedern oder deren Vertretern zu unterzeichnenden Gesuche an die Handelskammer zu richten. In ihm müssen die Parteien sich verpflichten, den abzugebenden Spruch als endgültige Entscheidung anzuerkennen und dafür aufzukommen, dass dieselbe ebenfalls von den übrigen Beteiligten ihres Schiffes als solche anerkannt werde, auch die von dem Schiedsgericht etwa zu fordernde Sicherheit zu leisten.

Dem Gesuche ist eine Darstellung des Sachverhalts, entweder von den Parteien gemeinsam, oder von jeder für sich, beizufügen.

Antragsformulare sind auf der Handelskammer erhältlich.

§ 4. Auswärtige Parteien müssen einen in Hamburg wohnenden Vertreter bestellen.

Die Parteien sind befugt, sich vor dem Schiedsgericht eines Rechtsbeistandes zu bedienen, doch hat jede Partei die Kosten desselben selbst zu tragen.

§ 5. Das Verfahren richtet sich im Allgemeinen nach dem X. Buche der Civilprozessordnung für das Deutsche Reich.

Das Schiedsgericht ist bis zur Herstellung der Entscheidung befugt, Sicherheitsleistung für die Erfüllung des zu fallenden Spruches und für die Kosten zu fordern, sowie die Fällung eines Spruches auch ohne Gründe abzulehnen.

§ 6. Den Entscheidungen wird das Deutsche Recht zu Grunde gelegt, sofern nicht die Parteien Anderes vereinbart haben.

In dem Spruche ist zugleich über die Kosten des Verfahrens Entscheidung zu treffen. Dieselben sollen im Allgemeinen 3 % vom Werthe des Streitgegenstandes nicht übersteigen.

§ 7. Abschriften des Schiedsspruches sind der Handelskammer, dem Verein Hamburger Rheder und dem Verein Hamburger Assuradeure zuzustellen.

Beisitzer des Hamburger Schiedsgerichts für Kollisionsachen für das Jahr 1899 sind: a) nautische: Kapitäne F. C. Bramslow, J. C. Benöhr, H. E. Kier, Rich. Landerer, Ludolf Meyer, Paul Opitz, F. A. F. Winkler, S. Woegens, Carl Woitschawsky; Lootsen M. E. F. W. H. Hornkohl, H. Wilh. Wahlen, Johann Barend Jorjan; Ingenieure W. S. von Essen, F. Lass, Jos. Stammel; b) kaufmännische: Rich. Paul Adler, Claas W. Brons, Julius Deussen, A. de Freitas, Otto H. Hansing, Ed. Lorenz Meyer, Alfred O'Swald, Ludwig Sanders, Otto Thieme, H. A. Tietgens. Wm. Volckens.

Die Handelskammer.

## Vermischtes.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartorius & Berger passirten vom 1. bis 15. Januar 1899 den Kaiser Wilhelm-Kanal 364 Schiffe, und zwar 250 Dampfer und 114 Segler. An der Durchfahrt beteiligten sich 297 deutsche, 44 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 16 englische, 4 holländische und 3 russische Schiffe.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—31. December 1898 und 1897 folgende Seeschäden gemeldet worden: Totalverluste erlitten 23 Dampfer und 96 Segler 1897 und 43 Dampfer und 125 Segler 1898. Beschädigungen 467 Dampfer und 356 Segler 1897 und 528 Dampfer und 374 Segler 1898. Nachstehend die Totalverluste im Monat December 1898 nach Flaggen geordnet: Amerikanische 4 Dampfer und 16 Segler, belgische, chilenische,

japanische und österreichische je 1 Dampfer, britische 20 Dampfer und 37 Segler, dänische 1 Dampfer und 5 Segler, deutsche 3 Dampfer und 6 Segler, französische und niederländische je 1 Dampfer und 4 Segler, griechische und portugiesische je 3 Segler, italienische 1 Dampfer und 6 Segler, norwegische 1 Dampfer und 11 Segler, russische 3 Dampfer und 7 Segler, schwedische 17 Segler, spanische 1 Segler und unbekannte 2 Dampfer und 5 Segler.

**Germanischer Lloyd.** Der Germanische Lloyd hat soeben sein diesjähriges Register ausgegeben. Dasselbe enthält ein Vorwort, welches die aus dem Statut sich ergebende Organisation der Gesellschaft darlegt. Die Gesellschaft hat an den wichtigsten Seehäfen der Erde 105 Agenten und 189 Besichter angestellt, welche namentlich im Register aufgeführt sind. Davon sind u. a. 52 im Deutschen Reich, 35 in England, 39 in Asien, 39 in Amerika und 18 in Australien thätig. Dem Register ist ferner eine Liste der Beauftragten der See-Berufsgenossenschaft vorgedruckt, welche aus den Besichtigern des Germanischen Lloyd ausgewählt werden. Die Direction des Germanischen Lloyd steht der See-Berufsgenossenschaft als sachverständiger Beirath zur Seite und hat bei der Neubearbeitung der Unfallverhütungsvorschriften in umfangreicher Weise mitgewirkt. Das eigentliche Schiffsregister ist nach Dampf- und Segelschiffen getrennt. Dasselbe enthält sämtliche deutschen Dampf- und Segelschiffe über 50 Netto-Register-Tonnen. Soweit diese Schiffe nicht dem Germanischen Lloyd classifioirt sind, ist angegeben, in welchem ausländischen Register dieselben zu finden sind. Das Register ertheilt somit den Assuradeuren und sonstigen Interessenten zuverlässige Auskunft über alle deutschen Handelsschiffe. Der Nationalität nach vertheilen sich die im Register enthaltenen Schiffe: auf das Deutsche Reich 2474, Schweden 378, Dänemark 201, Niederlande 272, Russland 295, Norwegen 218, England 57, Spanien 21, Frankreich 41, Italien 13, verschiedene Länder 103. Im Ganzen 4076. Hinter der Schiffsliste befindet sich im Registerbuche eine alphabetische Liste der deutschen Rhedereien, sowie ein Verzeichniss der in Deutschland befindlichen Trockendocks, Schwimmdocks, Hellinge und Patent-slips. Ferner hat die Gesellschaft soeben ein Verzeichniss der im Jahre 1898 auf deutschen Schiffswerften, sowie für deutsche Rechnung im Auslande erbauten Schiffe und Fahrzeuge herausgegeben. Im Verlage der Gesellschaft ist ferner erschienen: 1. Reglement für die Classification und Vorschriften für den Bau und die Ausrüstung von eisernen und stählernen Schiffen in deutscher und englischer Sprache. 2. Reglement für die Classification und Vorschriften für den Bau und die Ausrüstung von eisernen und stählernen Schiffen der Sund- und Wattfahrt, sowie der Binnenfahrt. 3. Reglement für die Classification und Vorschriften für den Bau und die Ausrüstung von hölzernen Schiffen. 4. Reglements und Vorschriften für den Bau von Maschinen und Kesseln und für electrische Beleuchtung. 5. Reglement für die Prüfung von Schweisseisen, Stahl, Flusseisen und Stahlguss. Der Germanische Lloyd ist ferner vom Board of Trade in London ermächtigt, Freibordcertificates für deutsche Schiffe auf Grund der vom Board of Trade erlassenen Freibordregeln an deutsche Rheder zu verabfolgen. Schiffe, welche mit derartigen Certificaten versehen und demgemäss beladen sind, werden in England wegen Ueberladung nicht angehalten.

**Der Norddeutsche Lloyd** hat den Zwischendeckfahrpreis für Schnelldampfer nach New-York auf 150 . $\mathcal{M}$  ermässigt. Die Zwischendeckfahrpreise betragen demnach: New-York: Schnelldampfer 150 . $\mathcal{M}$ , Postdampfer 140 . $\mathcal{M}$ , nach Baltimore: Postdampfer 140 . $\mathcal{M}$ , Rolanddampfer 130 . $\mathcal{M}$ , nach Galveston: 140 . $\mathcal{M}$ .

**Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute.** Die Beiträge für die versicherungspflichtigen Seeleute sind von den Rhedern an die Geschäftsstelle für die Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute in Lübeck abzuführen und zwar stets für das abgelaufene Jahr in den ersten sechs Wochen des neuen Jahres. Die Beitragszahlung hat von den Rhedern ohne Aufforderung zu erfolgen. Für den Fall der Nicht-innehaltung der Frist sehen die betreffenden Bundesratsvorschriften Ordnungsstrafen vor. Wir bringen deshalb den Rhedern die ihnen obliegende Verpflichtung in Erinnerung.

**Das überlistete Polizeigericht.** Eine höchst ergötzliche Geschichte eines sehr „energischen“ Kapitäns erzählt „Naut. Mag.“. Dem Führer des Dampfers „Briardene“ aus Newcastle, Kapitän Johnson, wird vom Polizeigericht in Cork, weil die Rhederei eine frühere Schuld von 610 £ noch nicht getilgt hat, ein Polizeibeamter an Bord gesandt, der das seeberüste Schiff am Ausgehen verhindern soll. Der Kapitän kommt später an Bord und lässt ohne auf die Einwände des Polizeibeamten zu achten die Vertäuerungen bis auf eine Hinter- und Vorleine wegnehmen. Der an Bord befindliche Lootse weigert sich nach Aufforderung das Kommando zu übernehmen, da am Fockmast noch der Beschlagnahmebefehl des Polizeigerichts bleibt. Gegen den Protest des Lootsen und Polizeibeamten lässt Kapitän Johnson die Leinen loswerfen und versucht ohne Lootsenhilfe aus dem Hafen zu kommen. Bei Haulbowlone kommt das Schiff fest, wodurch dem Polizeibeamten Gelegenheit gegeben wird, seine Behörde von der Flucht des Kapitäns in Kenntniss zu setzen. Nach Rücksprache mit Admiral Loke, dem Kommandanten Queenstown's, wird Kapitän Johnson eine Dampfbarkasse unter Führung eines Leutnants entgegengesandt, der den Befehl hat, die „Briardene“ zu stoppen. Inzwischen steuerte der nach eingetretenem Fluthwechsel flottgewordene Newcastler Dampfer nach See. Sein Führer beantwortete alle Vorstellungen des ihm folgenden Barkassenführers durch freundliches Winken mit der Mütze, was der an Land versammelten Menschenmenge, die merkwürdigerweise vom ganzen Vorfall unterrichtet war, anscheinend mehr Vergnügen als dem verfolgenden Seeoffizier und den unfreiwilligen Passagieren, dem Lootsen und dem Polizeibeamten, bereitete. Ueber den weiteren Verlauf der Geschichte ist nur bekannt, dass die Marinebarkasse unverrichteter Dinge wieder nach Queenstown zurückkehrte und der irische Lootse sammt seinem Leidensogefährten in Delaware-Breakwater gesund gelandet sind. Dieser Fall, so unwahrscheinlich er klingt, steht absolut nicht vereinzelt da, denn noch im letzten Frühjahr gieng der Führer einer französischen Bark in einem Hafen der Nord-Ost-Küste Englands vorbildlich für Kapitän Johnson mit nachahmenswerthem Beispiel voran.

**Der Seeverkehr verschiedener Häfen.** In Warnemünde liefen 1898 611 Dampfer und 458 Segler ein. Von ersteren waren 514 deutsche, 37 englische, 24 schwedische, 15 norwegische, 14 dänische etc. Von den Seglern waren 178 deutsche, 120 dänische, 133 schwedische etc. Ausserdem 426 deutsche und 307 dänische Postdampfer und 31 Fahrzeuge der Marine, so dass sich die Gesamtzahl der eingekommenen Schiffe auf 1833 stellt. Ausgegangen sind 624 Dampfer und 457 Segler. Von ersteren fuhren 525 unter deutscher, 38 unter britischer, 23 unter schwedischer, 15 unter norwegischer, 14 unter dänischer Flagge etc. Von den Seglern gehörten 170 der deutschen, 139 der schwedischen, 118 der dänischen Handelsflotte an etc. Ausserdem verliessen den Hafen 428 deutsche und 306 dänische Postdampfer, sowie 32 Fahrzeuge der Marine, sodass insgesamt 1847 Schiffe von hier ausgingen.

Der Verkehr in Brake in 1898 zeigt zwar eine kleine Abnahme gegen das Vorjahr, hat sich im Laufe der letzten zehn

Jahre indess recht erfreulich gestaltet. Während in 1889 390 Seeschiffe mit 112562 Reg.-T. hier einkamen, liefen in 1898 618 Schiffe mit 185889 Reg.-T. ein. Von letzteren waren der Flagge nach deutsch 408, englisch 70, niederländisch 60, norwegisch 42 etc., es befanden sich unter ihnen 194 Dampfer. Ausgingen 620 Schiffe mit 187711 Reg.-T. und zwar nach deutschen Häfen 436, nach Grossbritannien 130, nach Schweden 14 etc.

Im Seeverkehr liefen in Vegesack im Jahre 1898 ein und aus: 108 Schiffe mit 15475 Reg.-T. und 558 Mann, darunter 12 Seedampfer mit 3518 Reg.-T. und 142 Mann. Im Flussverkehr sind ein- und ausgelaufen: 125 Schiffe, 40 Dampfer und 1821 Moorschiffe. Im Winterlage verblieben 5 Seeschiffe, 1 Bagger, 2 Baggerschuten, 3 Flussdampfer und 7 Fischdampfer.

Der Hafenverkehr Antwerpens registrirte während des verflossenen Jahres eine Gesamtzahl von 5198 Schiffen mit 6414484 T. Raumgehalt, was einer Zunahme gegen das Vorjahr um 92 Schiffe und 411923 T. Raumgehalt entspricht. Mit diesen Zahlen behauptet Antwerpen den zweiten Platz als festländischer Handelshafen hinter Hamburg, wenn auch in weitem Abstände von der deutschen Handelsmetropole. Antwerpen geht zwar ebenfalls vorwärts, aber nicht so rasch wie Hamburg, was von den Interessenten des dortigen Platzes vornehmlich der Unzulänglichkeit der Hafenanlagen zugeschrieben wird. In Antwerpen fehlt es zur Zeit effektiv an Raum, um den Schiffen eine angemessene Unterkunft bieten zu können.

Der Verkehr im Hafen von Bordeaux stellte sich im Jahre 1898 wie folgt: eingegangen 1264 französische mit 815636 Reg.-T. und 914 ausländische Dampfer mit 688151 Reg.-T., 414 französische mit 49364 Reg.-T. und 49 ausländische Segler mit 28798 Reg.-T. Eingänge und Ausgänge zusammen beliefen sich auf 4339 Dampfer mit 3014014 Reg.-T. und 934 Segler mit 155526 Reg.-T. In diesen Ziffern sind die Bewegungen im Hafen von Pauillac mit einbegriffen.

Nach einer officiellen Zusammenstellung langten während des letzten Jahres im New-Yorker Hafen 4660 Fahrzeuge aus überseeischen Ländern an, davon waren 3221 Dampfer. Von diesen 3221 Dampfern waren 208 amerikanische, 1844 britische, 488 deutsche, 265 norwegische, 134 italienische, 94 französische, 53 dänische, 57 belgische, 25 portugiesische, 24 österreichische, 22 spanische, 1 brasilianischer, 2 schwedische und 1 russischer Dampfer.

**Bestand der Weserflotte 1898.** Die Inspectoren des Vereins Bremer Seeverversicherungsgesellschaften, die Herren H. Steengrafe und A. Jordan, veröffentlichten kürzlich das neueste Verzeichniss der Bremer Seeschiffe sowie der von der Weser fahrenden oldenburger und preussischen Seeschiffe, dem wir die folgenden Einzelheiten entnehmen: Das diesjährige Verzeichniss der Bremer Seeschiffe, Bestand am 1. Januar 1899, enthält 225 Dampfer mit 475060 Brutto- und 285522 Netto-Registertons, sowie 139 Segelschiffe mit 180803 Netto-Registertons, zusammen 364 Seeschiffe mit 466385 Netto-Registertons. Das Verzeichniss vom 1. Januar 1898 enthielt 203 Dampfer mit 413833 Brutto- und 248527 Netto-Registertons, sowie 135 Segelschiffe mit 173466 Netto-Registertons, zusammen 338 Seeschiffe mit 421993 Netto-Registertons. Es ergibt sich also eine erfreuliche Zunahme von 26 Seeschiffen mit 44392 Registertons Netto, und zwar hat die Dampferflotte um 22 Dampfer mit 36995 Registertons Netto und die Seglerflotte um 4 Schiffe mit 7397 Registertons Netto zugenommen. Das Verzeichniss der von der Weser fahrenden Oldenburger Seeschiffe, Bestand am 1. Januar 1899, weist 14 Dampfschiffe mit 10591 Brutto- und 7170 Netto-Registertons, sowie 90 Segelschiffe mit 59929 Netto-Registertons auf, zusammen 104 Seeschiffe mit 67000 Netto-Registertons. Das Verzeichniss vom



1. Januar 1898 enthielt 106 Seeschiffe, darunter 15 Dampfer, mit 72533 Registertons, so dass sich hier eine Abnahme von 2 Seeschiffen mit 5434 Registertons Netto ergibt. Das Verzeichniss der von der Weser fahrenden preussischen Seeschiffe weist am 1. Januar 1899 40 Dampfer, mit 26850 Brutto- und 18002 Netto-Registertons, sowie 9 Segelschiffe mit 4579 Netto-Registertons auf, zusammen 49 Seeschiffe mit 23181 Netto-Registertons. Das Verzeichniss vom 1. Januar 1898 enthielt 46 Seeschiffe, darunter 39 Dampfer mit 23930 Netto-Registertons. Daraus ergibt sich zwar eine Zunahme von 3 Seeschiffen, jedoch eine Abnahme von 749 Registertons. Die gesammte Weserflotte bestand demnach am 1. Januar d. J. aus 517 Seeschiffen mit 556645 Registertons Netto, gegen 490 Seeschiffe mit 518456 Registertons Netto am 1. Januar 1898, so dass sich also eine Zunahme von 27 Seeschiffen mit 38209 Registertons ergibt.

## Schiffbau.

Am Sonnabend Nachmittag, den 21. Januar um 3 Uhr, lief ein für die Neue Dampfer-Compagnie, Stettin, bei der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft in Bau befindlicher Dampfer glücklich von Stapel und wurde von Fräul. Gertrud Schröder, Tochter des Aufsichtsrathmitgliedes Herrn Schröder in Stettin, auf den Namen „Gertrud“ getauft. In Grösse und Ausführung kommt dieses Schiff dem im September vorigen Jahres für dieselbe Reederei gelieferten Dampfers „Elsa“ vollkommen gleich und hat folgende Dimensionen: 208'×29'×14'8". Noch am selben Tage wurde auf dem eben frei gewordenen Helgen der Kiel eines für Kopenhagener Rechnung zu erbauenden 500 Tons Leichters nach dem Selbsttrimmer-System gelegt.

Die „Weser-Ztg.“ bringt Angaben über den noch im Bau befindlichen Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyds „Kaiserin Maria Theresia“. Wir entnehmen Folgendes: Die Dimensionen des Schiffes, das nach der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd erbaut ist, sind: Länge über Deck 546, Breite 52 und Tiefe vom Kiel bis Oberkannte Deck 37 Fuss. Der Bruttoreingehalt beträgt 7800 Registertonnen, die Wasserverdrängung bei voll beladenem Schiff 13 000 Tonnen. Die ausserordentlich günstigen Proportionen, die grosse Länge bei verhältnissmässig geringer Breite geben dem Schiffe ein besonders schlankes Aussehen, während die drei mächtigen Schornsteine gleichzeitig den mit kräftigen Maschinen ausgestatteten schnellen Dampfer erkennen lassen. Das Schiff besitzt Einrichtungen für etwa 330 Passagiere erster, 140 Passagiere zweiter, 400 Passagiere dritter Klasse und für eine Besatzung von 200 Köpfen. Von besonderem Interesse ist die gewaltige Maschinenanlage des Schiffes. Dieselbe besteht aus zwei vollständig von einander getrennten dreifachen Expansionsmaschinen von zusammen 17 000 indicierten Pferdekraften, welche dem Schiffe eine durchschnittliche Geschwindigkeit über See von 20 Meilen in der Stunde verleihen werden. Jede der beiden Maschinen besitzt vier hinter einander angeordnete Dampfzylinder, die auf vier Kurbeln wirken. Die Maschinen sind wie die des Schnelldampfers „Kaiser Wilhelm der Grosse“ auf das Sorgfältigste anbalancirt. Die Cylinderdurchmesser betragen 43 1/2, 67, 77 und 87 Zoll, der gemeinschaftliche Hub 63 Zoll. Zur Fortbewegung des Schiffes dienen zwei aus Bronze hergestellte dreiflügelige Schrauben von je 18' 4 1/2" Durchmesser und eine Steigung von 25' 7", die etwa 80 Umgänge in der Minute machen werden. Ausser den beiden Hauptmaschinen befinden sich noch 38 Hülfsdampfmaschinen mit 66 Dampfzylindern für die verschiedensten Zwecke an Bord. Der Dampf für die gesammte Maschinenanlage wird in 9 grossen Doppelkesseln von je 18' 7" Länge bei 15' 4" Durchmesser und 4 Einfachkesseln von demselben Durchmesser und 10' 3" Länge mit 66 Feuern

erzeugt. Die gesammte Heizfläche beträgt 50 700 Quadratfuss, die Rostfläche 1531 Quadratfuss. Die Kessel arbeiten mit einem Druck von 150 Pfund per Quadratzoll, gleich elf Atmosphären. Die Kessel sind in drei Gruppen vereinigt, darüber erheben sich drei Schornsteine von je 11' 7" Durchmesser und 92 Fuss Höhe von der Mitte der Kessel an gerechnet.

Am 24. Januar machte der für die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei Act.-Ges. in Oldenburg i. Gr. von der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck neuerbaute Dampfer „Vianna“ seine Probefahrt, die zur vollsten Zufriedenheit der Bestellerin ausfiel. Die Dimensionen des Dampfers sind: 135×23×11' engl. Bei obengenauntem Tiefgang ladet D. S. „Vianna“ 440 tons. Der Dampfer trat nach Beendigung seiner Probefahrt sofort seine Reise nach Bremen an, um von hier eine für ihn bereit liegende Ladung nach Portugal einzunehmen. Nicht unerwähnt mag bleiben, dass die Ablieferung des Dampfers „Vianna“ ca. 4 Wochen vor dem contraktgemäss festgesetzten Termin erfolgen konnte.

Den letzten Veröffentlichungen von Lloyds-Register über Schiffbauhätigkeit des 4. Quartals 1898 beschränken wir uns, da Verschiedenes aus den anderen Angaben bereits früher mitgeteilt ist, die Zusammenstellung über ausländischen und kolonialen Schiffbau (vom englischen Standpunkte) zu entnehmen. Alle folgenden Daten beziehen sich auf Schiffe über 100 T. Rauminhalt; Kriegsschiffbau ist nicht mit eingerechnet. Am Ende des letzten Jahres befanden sich in Construction, auf:

	Dampfer	Anzahl der Schiffe	Segler	Anzahl der Schiffe
Oesterreichischen Werften (Triest)	8 186 Br.-T.	1	—	1
Belgischen Werften (Antwerpen)	4 000 "	1	—	1
Chinesischen " (Shanghai)	300 "	1	860 T.	1
Dänischen " (Kopenhagen, Elsinore)	13 878 "	9	—	9
Französischen " (Dunkirchen, Havre und Rouen, La Ciotad. La Seyne, St. Nazaire und Nantes)	39 880 "	12	34 051 "	12
Deutschen Werften (Bremen, Geestmünde, Danzig, Hamburg, Flensburg, Rostock, Lübeck, Stettin)	164 234 "	44	3 900 "	44
Holländischen " (Amsterdam, Vlissing, Kinderdijk, Rotterdam, Veendam, Hoogeveen)	17 201 "	7	5 495 "	7
Italienischen " (Genoa, Livorno)	58 800 "	20	2 700 "	20
Japanischen " (Kobe, Nagasaki)	10 000 "	3	—	3
Norwegischen " (Bergen, Stavanger, Christiania)	22 160 "	22	—	22
Schwedischen " (Stockholm, Helsingborg, Malmö)	2 975 "	6	250 "	6
Singapore	—	—	1 450 "	—
Amerikanischen Werften (Baltimore, Newport-News, Philadelphia, San Francisco)	96 540 "	46	3 285 "	46

Nach den vorstehenden Aufzeichnungen stehen deutsche Werften nicht nur hinsichtlich ihrer im Bau befindlichen Gesamttonnage, sondern auch mit Bezug auf die Durchschnitts-



grösse ihrer Bauaufträge mit 3733 T. an erster Stelle. Dann folgt Frankreich mit 3575, Japan mit 3333, Italien mit 2040, Holland mit 2457, Vereinigte Staaten mit 1447, Norwegen mit 1000 Tons etc. nach Maassgabe der Durchschnittsgrösse von Dampfern, die noch der Ablieferung harren.

Die grösste Schiffbauwerft Nagasaki's, „Mitsubishi Dockyards and Engine Works“, hat Mitte October vorigen Jahres ihren Thätigkeitsbericht in der japanischen Presse veröffentlicht; wir entnehmen diesen Angaben folgende Daten. Gegen das Vorjahr hat die Geschäftsthätigkeit, zu deren Leitung ein Stab von 178 Japanern und 9 Ausländern nothwendig war, zugenommen. Die Zahl der auf den Werken beschäftigten Arbeiter lässt sich genau schwer feststellen, durchschnittlich betrug dieselbe täglich 2322 einheimische dauernd Thätige, während etwa 613 pro Tag unter die Rubrik irreguläre Arbeiter fallen. Folgende Schiffe sind im Laufe des Berichtsjahres gebaut oder harren nach Abschluss desselben noch ihrer Vollendung. Für Japan's grosse Welthederei, die „Nippon Yusen Kaisha“, ist am 16. August der 6172 T. grosse Dampfer, „Hitachi Maru“ gebaut. In No. 38 vor. J. ist Gelegenheit genommen, des Näheren auf die Ablieferung dieses Dampfers hinzuweisen. Bekanntlich stellte sich heraus, dass die Leiter der japanischen Werft anstatt Profit eine Unterbilanz von 80000 Yen bei dem einen Schiffe herausrechneten. Für dieselben Auftraggeber befindet sich noch ein 6000 T. Dampfer im Bau. Ferner sind vollendet das stählerne Segelschiff „Tsukishima Maru“ von 1519 T. für die „Shosen Gekko“ in Tokio und der 2737 T. Dampfer „Tategami Maru“ für Mitsubishi Co. in Nagasaki. Für die lokale Hafenbehörde befand sich ausserdem noch eine hölzerne Steamlaunch im Bau. Nicht nur zu den aufgezählten, fertiggestellten Dampfern lieferte die Werft sämtliche Maschinenanlagen, sondern ausserdem noch 94 T. eiserne Röhren und andere Maschinentheile, 19 Kessel für Maschinenanlage am Lande und 7 Pumpen für Minenzwecke. Einer Reparatur in den Werften waren im letzten halben Jahre 55 japanische und 54 ausländische Schiffe unterworfen, von diesen haben 47 japanische Schiffe mit 105384 und 22 Schiffe zu 65047 T. ausländischer Flagge auch die zur Werft gehörigen beiden Trockendocks und die Helling benutzt.

### Kleine Mittheilungen.

Wie verlautet, beabsichtigt die Schiffbaugesellschaft „Vulcan“, Stettin, in Lehe eine grosse Filiale anzulegen. Sehr umfangreiche Grundstücksankäufe am Weserufer sind dem Abschluss nahe.

Die Regierung des brasilianischen Staates Para fordert Rhedereien, gegen eine gewährte Prämien und die alleinige Concession für den Transport lebenden Viehs nach Para, auf, eine reguläre Dampferfahrt zwischen Para und Buenos Ayres zu etabliren. Verpflichtungen der Rhederei wären: Nur in Rio Grande do Sul, Buenos Ayres oder Rio de la Plata gekauften Vieh, dessen Minimalgewicht pro Stück 300 Kilo beträgt, zu transportiren und zweimal monatlich durch 2000 T. Dampfer mit ca. 10 Meilen Fahrtgeschwindigkeit die geforderte Verbindung herzustellen.

In Kopenhagen ist unter dem Namen „Dansk Lloyds“ eine Seeverversicherungsgesellschaft in's Leben gerufen. Das zur Zeit verfügbare Kapital beträgt 2½ Millionen Kronen, der Leiter des Unternehmens ist der holländische Konsul van Haarst in Kopenhagen.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 23. Jan. Eingegangen von Hr. Nafzger & Rau ein Schreiben, laut welchem der Verein um ein Gutachten über das von der Firma in Verkehr gebrachte Keilkissen, als Rettungskörper, ersucht wird. Nach längerem Meinungsaustausch wird beschlossen, besonders die Einfachheit des mit Korkkull gefüllten Apparates hervorzuheben, andererseits aber zu betonen, dass einer Einführung des Kissens an Bord grosser Dampfer der Umstand entgegenstehe, dass die amerikanische Regierung eine bestimmte Form der Rettungsapparate, das englische Handelsamt eine bestimmte Füllung, nämlich compacte Korkmasse, vorschreibt. Von den Herren Gebr. Klencke aus Hemelingen bei Bremen eine abermalige Aufforderung zur Vorführung der von ihr erfundenen Bootsaussatzvorrichtung, Delegirte des Vereins zu senden. Der genannten Firma wird geantwortet, dass der Verein von dem Inhalt ihres Schreibens Kenntniss genommen habe und den Herren vorschlägt, ihre Erfindung im Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins zu produciren. Der H. Vorsitzende theilt mit, dass sich Herr Dir. Lorenz bereit erklärt habe, den in Aussicht gestellten Vortrag über „Entwicklung des Schiffhauses und sein Einfluss auf Kunst und Industrie“ am 13. Februar vor dem Verein zu wiederholen. Um einen möglichst zahlreichen Besuch zu erwirken, werden Einladungskarten an alle Mitglieder versandt. Zu Delegirten für den Vereinstag werden die Herren Dir. Matthiessen, Ober-Insp. Meyer und Dr. Bolte gewählt. Letzterer übernimmt das Referat über „Prüfungsvorschriften für Schiffer und See-Steuerleute“. Herr Ober-Insp. Meyer dasjenige für „Internationale Dampfertrouten“. Des Weiteren verliest der Vorsitzende das fünfte Rundschreiben des Herrn Geh. Rath Sartori's und knüpft an einzelne Punkte besondere Bemerkungen. Die im Rundschreiben berührten Tarifvorschläge im Kaiser Wilhelm-Kanal veranlassen noch eine längere Debatte. Als Mitglied aufgenommen wird Herr Kapt. Förck, D. „Suevia“. Die Kassenrevisoren erstatten Bericht und bestätigen die in voriger Sitzung gemachten Ausführungen des Kassirers.

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 25. Januar. Der Vorsitzende eröffnet die sehr stark besuchte General-Versammlung mit einer Ansprache an Herrn Eduard Lewens, welcher seit zehn Jahren dem recht mühevollen Posten eines ersten Schriftführers in durchaus zufriedenstellender, dankenswerther Weise vorgestanden hat. Angesichts dieser Verdienste um den Verein, spricht der Vorsitzende dem Gefeierten seinen sowie den Dank aller Mitglieder aus und übergibt ihm als sichtbaren Dankesaussdruck Namens des Vereins ein in der Mitte des Saales aufgestelltes Ehren-geschenk, aus Tintenfass, Briefbeschwerer etc. bestehend, welches in geschmackvoller Weise die Thätigkeit des Schriftführers symbolisirt. Herr Lewens dankt in bewegten Worten und betont, dass es ihm stets eine Ehre gewesen, das Vertrauen des Vereins als Schriftführer in dem verflossenen Decennium genossen zu haben. — Zur Aufnahme vorgeschlagen sind drei Herren. Von Lübeck und Flensburg liegen Schreiben vor, in denen die dort ansässigen Vereine sich für die Abhaltung eines Verbandstages bereit erklären. Den Ausführungen des Schriftführers zufolge zählt der Verein am Schlusse des Geschäftsjahres 425 Mitglieder, darunter ein Ehrenmitglied, 418 ordentliche und 6 ausserordentliche Mitglieder. Eingetreten sind im Laufe des letzten Berichtsjahres 32, ausgetreten 4, verstorben 14 Mitglieder. Ausgaben und Einnahmen decken

sich, das Vereinsvermögen beträgt 17 445,82 *M.* Nach einer kurzen Ansprache an die Mitglieder seitens des Vorsitzenden wird das alte Geschäftsjahr geschlossen und darauf zur Wahl des neuen Vorstandes geschritten. Gewählt werden die folgenden Herren: 1. Vorsitzender Woitschewsky, 2. Vorsitzender Rolfs, 1. Schriftführer Lewens, 2. Schriftführer Schroedter, Kassirer Eliogius, Archivar Patzelt, Beisitzer Volkertsen. Eine sehr lebhaft debattirte greift anlässlich der Frage Platz, ob es empfehlenswerth sei, activen Kapitänen, wenn sie sich wegen eines Seeunfalles vor dem Seeamt oder Gericht verantworten sollen, einen juristischen Beistand auf Kosten der Vereinskasse zu stellen. Sehr verschiedene Ansichten werden laut. Im Ganzen spricht sich der Verein für einen fachmännischen oder juristischen Beistand, je nach Lage des einzelnen Seeunfalles aus. Zu Delegirten für den Vereinstag werden die Herren Kapitäne Woitschewsky und Opitz, als Schriftführer des Verbandes Herr E. Lewens gewählt, zu Kassenrevisoren die Herren Kapitäne Jacobsen und Opitz ernannt.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 19. Januar abgehaltenen ausserordentlichen General-Versammlung, welche äusserst stark besucht war, wurden zunächst 6 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. Bei dieser Gelegenheit wurde die tausendste Aufnahme eines Mitgliedes in den Verein vorgenommen, worauf vom Vorsitzenden mit einer Ansprache hingewiesen wurde. An Eingängen waren zu verzeichnen: die Beschreibung einer Erfindung des Herrn Kapt. Klöncke, im Falle eines Unfalles die Luvboote nach Lee überzuschaffen; Schreiben von Mitgliedern von Haischong, Hongkong und hier, sowie von einer Rhederei aus Königsberg; eingegangen war ferner das fünfte Rundschreiben vom Deutschen Nautischen Verein nebst der von der Commission dieses Vereins beschlossenen Fassung der Seemannsordnung. Es wurde sodann auf die, auf Grund der letzthin gemachten Erfahrungen veränderte und verbesserte Rettungsboje der Herren Natzer & Rau, welche in Form eines Kopfkissens benutzt werden kann, hingewiesen. Es wurde allgemein anerkannt, dass diese Erfindung in ihrer jetzigen Gestalt ein sehr gutes Rettungsmittel sein würde, da dieselbe jederzeit jedem Passagiere unmittelbar zur Hand sei. Hierauf wurde zur Tagesordnung: „Abänderung des Statuts“ übergegangen und wurden die vom Verwaltungsrath zu § 9, Absatz I und zu der Geschäftsordnung des Verwaltungsrathes empfohlenen Abänderungen genehmigt, während die übrigen Anträge abgelehnt wurden. Verlesen wurde hierauf das Referat über die gestrige Sitzung des Vereins Deutscher Seeschiffer; bemerkt wurde, dass es einer weiteren Stellungnahme zu der Sache nicht bedürfe, da jeder billig Denkende sich ohne Weiteres sein Urtheil bilden könne. Nachdem dann noch über einige interne Angelegenheiten verhandelt war, wurde die Versammlung geschlossen.

### Frachtenberichte.

#### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 25. Januar 1899.

Ausfrachten sind nach wie vor flau. Heimfrachten sind im Allgemeinen gewichen. Salpeterfrachten bleiben behauptet, man notirt 26/3 minus 1/3 direct für Saisonschiffe. Die uns zu Ohren gekommenen Abschlüsse der Vorwoche sind wie folgt:

„Professor Koch“, Salpeterplatz/Hbg., 26/—.  
 „Doris“, Salpeterplatz/U. K. Cont., 25/—./ 1/3 direct.  
 „Marion Inglis“, Adelaide/U. K. Cont., 29/6, Erz.  
 „Sophie Kirk“, San Lorenzo/U. K. Cont., 21/—, Getreide.

#### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 13. Januar 1899.

Wir sind leider noch nicht im Stande von einer allgemein lebhafteren Nachfrage nach Getreide- und Baumwolle-Booten berichten zu können. Die abgeschlossenen Charter haben zugenommen, jedoch das Geschäft ergänzt sich noch aus alten Engagements. Leichte Nachfrage herrscht für prompte Baumwoll-Räume von Atlantischen Häfen vor, aber jedoch zu niedrigeren Raten, wie sie früher bezahlt wurden. Einige abgeschlossene Zeitcharter zeigen den Ratenunterschied bezüglich prompter Booten am Platze gegenüber entfernter auf längere Zeit gecharterter Räume; für letztere bedeutet 7 s 6 die Hochwassermarkte. Der Bedarf nach Holz-Räumen steht vorne an, seitdem die neue Holzcharter in Gültigkeit ist. — Unsere Hoffnung auf höhere Raten für Petroleum in Kisten nach dem fernen Osten ist schnell verwirklicht, insofern als bereits zwei Segelschiffe nach Shanghai gechartert sind. Zweifellos würden die Raten nach anderen Häfen in gleicher Weise sich bessern, bestände nicht ein constanter Räummangel, der zahlreiche Abschlüsse unmöglich macht. Es herrscht vom Golf nach dem La Plata Nachfrage auf Holzräumen zu ungefähr \$ 12.50 bis \$ 13.— und vom Osten zu \$ 8.50 bis \$ 9.—, ebenfalls nach „naval-stores“ von südlichen Häfen nach Cork f. O. zu 2 s 7 1/2 d bis 2 s 10 1/2 d, je nach Grösse und Classe der Schiffe. Ebenfalls besteht eine gesunde Nachfrage nach Räumen für die Colonien zu früher bezahlten Raten; wir rathen erstklassigen eisernen und stählernen Schiffen von dem Angebot Gebrauch zu machen.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3s3 1/4 d	17/6a20/	15/	10/
London,	4d	22/6	15/	12/6
Glasgow,	4d	25/	15/	15/
Bristol	4 1/2 d	25/	15/	17/6
Hull	4 1/2 d	25/	20/	17/6
Leith	5d	27/6	20/	17/6
Newcastle	5d	25/	20/	15a17/6
Hamburg	60 s	24c.	20 cents.	50 mk.
Rotterdam	10c.	25 cts.	20 cts.	12a16c.
Amsterdam	10c.	25 cts.	20 cts.	12a16c.
Kopenhagen	3/6	23/9	20/	25/
Bordeaux	3/7 1/2	32 1/2 cts.	27 1/2 c.	\$ 8
Antwerpen	3 3/4 d	23/9	15/	17/6
Bremen	57 1/2 s	27c.	20c.	12c.
Marseille	3/6	27/6	20/	22/6a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 20 c. — Hamburg 32 1/4 c.  
 — Rotterdam 30 c. — Amsterdam 30 c. — Kopenhagen 1/4 d.  
 — Antwerpen 1/8 d. — Bremen 32 1/4 c. —.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	N. Y.	Balt.	Direct.	U. K.	Continent.	Shanghai.
Getreide p. Dpfr.	3/7 1/2	3/7 1/2	3/3	3/4 1/2	.....	.....	.....
Raff. Petrol. p. Segel	.....	.....	2/4 1/2	a3/6	.....	24c.	.....
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.			
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	20c.	18c.	14c.	21c.			

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sillmon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sillmon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 5.

Hamburg, den 4. Februar.

XXXVI. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt. (Schluss.) — Jahresbericht des Vereins Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. — Schiffbau auf deutschen Werften und auf ausländischen für deutsche Rheder. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Am 13. Februar d. J. wird in Berlin ein Verbandstag sämtlicher deutscher Seeschiffvereine abgehalten. Dem geschäftsführenden Verein bzw. seinen Vertretern bestätigen wir dankend die uns übermittelte Einladung zur Theilnahme an den Verhandlungen über die Gegenstände der Tagesordnung. Letztere, deren Wiedergabe nachstehend erfolgt, enthält Themata, welche mehr oder weniger in den einzelnen Vereinen seit dem letztjährigen Verbandstage Gegenstand eingehender Erörterungen gewesen sind. In ganz besonderem Masse dürfte diese Annahme hinsichtlich des zweiten Punktes der Tagesordnung zutreffend sein, da wohl alle Vereine sich mit der „Reform des Navigationsschulwesens“ beschäftigt haben. Auf der Tages-Ordnung stehen:

1. Geschäftliches: Wahl des Vorsitzenden, Wahl des geschäftsführenden Vereins, Geschäftsbericht, sonstige Mittheilungen. 2. Reform des Navigationsschulwesens. Ref.: Verein Weser. Korref.: Verein Flensburg. 3. Auslegung eines Feuerschiffes unweit Puttgarden Riff nördlich von Fehmarn und Ausstattung desselben mit einem kräftigen Nebel-Signal-Apparate. Ref.: Verein Weser. Korref.: Verein Stettin. 4. Verbesserung des Feuers auf Arcona und Auslegung eines Feuerschiffes bei den Untiefen der Oderbank. Ref.: Verein Stettin. Korref.: Verein Lübeck. 5. Erlass einer neuen Prüfungs-Ordnung für Hochseefischer, welche über die räumlichen Grenzen der kleinen Fahrt hinausgehen. Ref.: Verein Weser. Korref.: Verein Hamburg. 6. Verbesserung des Feuers auf Helgoland. Ref.: Verein Hamburg. Korref.: Verein Weser. 7. Errichtung eines kräftigen Nebel-Signals bei Hoborg auf Gothland. Ref.: Verein Lübeck. Korref.: Verein Flensburg.

Hamburgs Stellung als erste Seestadt des europäischen Kontinents ist nach den Veröffentlichungen über den letztjährigen Verkehr der alten Hansestadt mehr denn je befestigt. Die einzigen Konkurrenten, welche überhaupt in Betracht kamen, waren Antwerpen und Rotterdam. Ganz besonders die belgische Handels-Metropole, deren lokale Presse während des vorigen ganzen Sommers das Thema mit unverkennbarer Vorliebe behandelte und schon genau den Zeitpunkt feststellte, an dem Hamburg von Antwerpen die Spitze abgelaufen sei. Angesichts der amtlichen Veröffentlichung über den letztjährigen Verkehr beider Städte verstummt die Presse, was, wie die nachfolgenden Zahlen zeigen, das Richtige ist. Der Verkehr in genannten Städten gestaltete sich folgendermaassen:

	1898		1897	
	Schiffe	Tonnage	Schiffe	Tonnage
Hamburg .	12 523	7 355 000	11 173	6 708 000
Antwerpen .	5 198	6 414 000	5 110	6 182 000
Rotterdam .	6 617	5 680 000	6 414	5 205 000

	1896		1895	
	Schiffe	Tonnage	Schiffe	Tonnage
Hamburg .	10 477	6 445 000	9 443	6 255 000
Antwerpen .	4 158	5 820 000	4 563	5 363 000
Rotterdam .	5 904	4 951 000	5 199	4 177 000

Antwerpen steht also im letzten Berichtsjahre hinsichtlich des Räumteumfanges in demselben Verhältniss zu Hamburg wie 1895, nämlich um 900 000 Tons zurück. Soll auch in Zukunft Hamburgs Präponderance über Antwerpen eine so ersichtliche, wie im letzten Jahre bleiben, dann ist es sehr erwünscht, die Bauinangriffnahme des Mittelland-



Kanals zu beschleunigen. Bekanntlich kommt ein nicht unbeträchtlicher Prozentsatz des Antwerpener Verkehrs im Wege des Wassertransports aus dem deutschen Binnenlande nach der Scheldestadt. Nach Verwirklichung des Kanalprojektes dürfte dieser Verkehr höchstwahrscheinlich Bremen und Hamburg zu Gute kommen.

In der Streitsache la „Bourgogne“ c. „Cromartyschire“ hat das englische Admiralitätsgericht kürzlich seinen Spruch gefällt. Wie nicht anders zu erwarten, ist das französische Schiff verurtheilt worden. Das Erkenntniss bietet wenig Neues. Es stützt sich vorwiegend auf den in allen nautischen Kreisen längst als Thatsache anerkannten Umstand, dass die „Bourgogne“ ihre Geschwindigkeit in dem dichten Nebel, der zur Zeit der Kollision herrschte, nicht genügend gemässigt hat. Der von gegnerischer Seite erhobene Einwand, dass auch der „Cromartyschire“ zu viel Fahrt gemacht, wurde vom Gericht verworfen, desgleichen auch der Einwand, dass das Segelschiff zur Abwendung der unmittelbaren Gefahr hätte in den Wind schiessen müssen. In Wirklichkeit wäre ein solches Manöver, da der Dampfer erst unmittelbar vor der Collision in Sicht gekommen ist, ein vom nautischen Standpunkte aus nicht schwer genug zu verdammandes Spekulationsmanöver gewesen, da man auf dem Segler über Ort und Richtung des Dampfers bis zum letzten Moment gänzlich im Unklaren war.

Milford Haven, das sich seit Jahren bemüht hat, der Ausgangspunkt einer Schneldampfer-Linie nach den Vereinigten Staaten zu werden, scheint nun das Ziel seiner Wünsche erreicht zu haben. Die neue transatlantische Fähr, die unter den Auspizien der Kanadischen Dampfschiffahrtsgesellschaft eröffnet wurde, soll auf der amerikanischen Seite in dem als eisfrei bezeichneten Hafen Paspebiac in der Chaleur Bai, Golf von St. Lorenzo, münden. Der erste Dampfer, der in dieser Fahrt eingestellt wurde, ist zwar ein „second hand“, die frühere „Galicia“ von 4000 T. jetzt „Paspesia“ genannt. Sie soll eine Geschwindigkeit von 13 Knoten erreichen und die Reise von Milford nach Paspebiac, eine Distanz von 2349 Meilen, in etwa 8 Tagen zurücklegen. Für Paspebiac nimmt die kanadische Dampfschiffahrtsgesellschaft nicht allein den Vorzug eines eisfreien Hafens in Anspruch, sondern auch den weiteren einer directen Eisenbahnverbindung nach den Vereinigten Staaten. Die Gesellschaft hofft, da der Seeweg auf dieser Route um 7—800 Meilen im Vergleich zu einer Reise nach New-York kürzer ist, einen bedeutenden Passagierverkehr nicht nur nach Kanada, sondern auch nach den Vereinigten Staaten für die neue Linie heranziehen zu können. Die Eröffnung der Linie mitten im Winter soll zugleich als ein Prüfstein für die Zu-

gänglichkeit des Hafens von Paspebiac auch in der Eiszeit gelten. Für das nächste Frühjahr ist in Aussicht genommen, drei Dampfer von 17 Knoten Geschwindigkeit auf der Linie einzustellen, wodurch die Reise nach drüben auf etwa 6 Tage abgekürzt werden soll.

Entgegen der bisherigen Annahme hat die grosse japanische, stark subventionirte Rhederei „Nippon Yusen Kaisha“ einen guten Geschäftsabschluss erzielt. Der nach der letzten General-Versammlung veröffentlichte Jahresbericht dokumentirt einen Baarüberschuss von 1 535 816 Yen, von welchen 587 036 Yen zu Abschreibungen verwandt werden und 836 000 (8% Dividende) an die Aktionäre zur Vortheilung gelangten. Trotz des, wie schon erwähnt, nicht erwarteten günstigen Resultats fanden sich Aktionäre, die eine Dividende von 10% forderten. Direktion und Aufsichtsrath gelang es, die Unzufriedenen zu beschwichtigen, durch die Mittheilung, dass Beschwerden der Aktionäre über zu geringe Dividende in Europa gebräuchlich seien, ja, dass Leiter von europäischen Rhederei-Aktiengesellschaften über Mangel an Interesse bei den Aktionären klagen, wenn der obligate Antrag um Erhöhung der Dividende nicht nach Aufmachung des Jahresberichtes erfolge. Nach diesen Mittheilungen sollen sich die japanischen Aktionäre zufrieden gegeben haben, weil ihr Vorgehen wiederum einmal gezeigt hat, dass sie hinter ihren europäischen Kollegen keineswegs zurückstehen.

Die am Anfang des Jahres zwischen South Foreland- und East-Goodwin-Feuerschiff, über South-Sand-Head Fschf. unternommenen Versuche, mit Hilfe der Telegraphie ohne Draht schnell gegenseitige Meinungen auszutauschen, haben die erwarteten Hoffnungen nicht getäuscht. Herr Marconi, der selbst die Experimente leitete, wird wohl, da sein Apparat allen Anforderungen genügt hat, darauf bestehen, dass, gemäss der vorherigen Abmachung, nunmehr von East-Goodwin Feuerschiff nach South-Foreland eine ständige telegraphische Verbindung eingerichtet wird. Für alle vom Osten kommenden und nach dem Osten durch den Englischen Kanal laufenden Schiffe wäre die Realisirung des Projektes gewiss ein nicht zu unterschätzender Vortheil, jedoch würde seine Bedeutung noch erhöht, wenn auch das Postulat deutscher Seeleute mit Bezug auf eine Verbesserung des Nebelsignals und der Befuerung des East-Goodwin Feuerschiffs zugleich die gewünschte Berücksichtigung fände. Ist auch der Zukunftshauptzweck der Telegraphie ohne Draht, bei nebligem Wetter mit Empfängerapparaten versehene Schiffe vor zu grosser Annäherung an gefährliche Stellen zu warnen, oder möglichst vor Collisionen zu schützen, so darf gegenwärtig der Zweck schon vollkommen als erfüllt zu



betrachten sein, wenn von Schiffen an das Feuer-schiff gemachte Mittheilungen sofort dem Festlande übermittelt werden.

An Erfindungen zur Rettung von Menschenleben auf dem Gebiete des Seewesens, das wird wohl Jeder bezeugen können, ist wahrlich kein Mangel. Zur Verherrlichung der Erfindungen verfasste Anpreisungen, Prospekte oder wie sie sich sonst nennen mögen, zieren nicht nur sehr häufig den Redactionstisch und später den Papierkorb, sondern bilden auch auf den grünen Tischen solcher Vereine, die zum Wohl der Schifffahrt Versammlungen abhalten, eine nichts weniger als seltene Erscheinung. Sowohl die hinter dem Redactions- als dem grünen Tisch Thätigen, wissen aus allmählig erworbener Erfahrung, dass jeder Erfinder absolut von der Brauchbarkeit seines Fabrikats durchdrungen ist, sodass es des lieben Friedens halber oft ratsamer erscheint, die neue Erfindung gutzuheissen als zu tadeln. Dieser Erfahrungsgrundsatz ist natürlich nur solange zu empfehlen, als die etwaige Einführung einer neuen Erfindung mindestens für bestehende und bewährte Einrichtungen einen einigermaassen gleichwerthigen Ersatz bietet; ebenso setzt jeder zum Preisrichter Angerufene voraus, dass der Inhalt des ihm angepriesenen Prospektes sowohl leicht verständlich als auch rein objektiver Art ist, d. h. dass er sich nur mit der Erfindung selbst beschäftigt. Nun ist uns vor Wochen ein Prospect aus Hemelingen von den Herren Gebr. Klencke zugegangen, das nicht die vorhin angedeuteten Bedingungen erfüllt. Es ist deshalb bisher über seinen Empfang Schweigen beobachtet. Jedoch nach einer uns jüngst übermittelten Einladung, den Vorführungen der Erfindung, einer Bootsaussetzvorrichtung zum Zweck Luvboote nach Lee zu fördern, beizuwohnen, sind wir gezwungen, einige Worte zu äussern. Nachdem in dem erwähnten Einladungsschreiben die Vorzüge des patentirten Apparates zum Aussetzen der Luvboote nach Lee, sowohl an Bord einer Brigg als an Bord eines grossen Dampfers zu schildern versucht sind, heisst es wörtlich weiter:

„Bei den in der Fabrik stattfindenden Vorführungen wird Jeder ersucht, die Vorführung zu unterbrechen, sobald dieselbe einen Gang nimmt, der an Bord nicht möglich ist oder wenn einem Anwesenden die Anbringung der Apparate an Booten oder an Bord eines Schiffes nicht möglich erscheint. Es wird in solchem Falle die Vorführung unterbrochen und durch Besprechung unter den Versammelten der fragliche Punkt zu Gunsten oder zu Ungunsten des betreffenden Apparates entschieden.“

Werden keine Einwendungen gemacht, so muss dieses als Zustimmung aufgefasst werden, denn bei der Vorführung zu schweigen und in Versammlungen nachher die Vorführungen abfällig zu kritisiren, wäre nicht fair play, ebensowenig würde es anständig erscheinen, eine Sache oder Menschen öffentlich abfällig zu beurtheilen, welche man garnicht kennt oder die kennen zu lernen man nicht die gegebenen Mittel benutzt. —

Die Vorführungen werden unternommen, um von Sachverständigen motivirte Gutachten zu hören und nachträglich schriftlich zu empfangen.

Bisher wurden die einzelnen Manöver nach Zeit controllirt, was in Zukunft nur auf besonderen Wunsch geschehen wird, da dargethan ist, dass die Leistungen des Ausladers nach dieser Richtung von keinem anderen Systeme erreicht werden können.

Die darüber ausgestellten, von den Anwesenden beglaubigten, Documente liegen auf Wunsch zur Einsicht bereit, sowie auch die für oder gegen die Brauchbarkeit der verschiedenen Apparate resp. Projekte abgegebenen Gutachten mitgetheilt werden.

Nach Schluss der Vorführungen wird das vorstehende Programm der Voraussetzungen, unter denen die Vorführungen stattfinden, von den Erschienenen unterschrieben, wobei es Jedem freisteht, die während der Vorführung von ihm gemachten Einwendungen gegen eine behauptete Verwendung der Apparate zu wiederholen, falls dieselben von der Versammlung als begründet anerkannt sind.“

Ist es schon an und für sich eine eigenthümliche Zumuthung, — selbst für Solche, die Geld und Lust zum Reisen haben — von Hamburg nach Hemelingen (in der Nähe Bremens) zu fahren, um die Erfindungsgabe der Herren Gebr. Klencke zu bewundern, so wird dieselbe noch erhöht, nachdem man von dem Inhalte der „Einladung“ Kenntniss genommen. Es ist nicht Jedermanns Sache und nicht eines Jeden Geschmack, in Gegenwart der von der Güte ihres Fabrikates überzeugten Erfinder und deren Gesinnungsgenossen ein von diesen abweichendes Urtheil zu fällen. Der in dem Tone eines „Ukas“ geschriebene letzte Absatz der Einladung wird keineswegs den Zufluss Reiselustiger vermehren, wohl aber die Eingeladenen Glauben machen, dass in Hemelingen recht sonderbare Anschauungen hinsichtlich der freien Meinungsäusserung zu bestehen scheinen. Den mehr befohlenen als geladenen Gästen sind nach der Vorführung der Apparate zwar Einwendungen gestattet, jedoch haben dieselben nur dann Gültigkeit „falls sie von der Versammlung als begründet anerkannt werden.“ — Im Uebrigen möchten wir den Herren Gebr. Klencke aus Hemelingen mittheilen, dass es im Allgemeinen sonst Usus ist, Empfehlungen, Anpreisungen, Einladungen etc. in höflicherer Form zu kleiden und ferner sie in ihrem eigenen Interesse ersuchen, es dem Geschmack jedes einzelnen Eingeladenen zu überlassen, was er unter „fair play“ zu verstehen für richtig findet.

### Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgetheilt vom Reichsgerichtsrath Dr. Sievers.

3) Zur Auslegung des Art. 24 der Kaiserl. Verordnung vom 7. Januar 1880. Zusammenstoss zwischen der Bark „Möwe“ und dem Dampfer „Drumelzier“ im Januar 1896. Die „Möwe“ hatte im Kanal ihr Vordergeschirr

beschädigt und signalisirte um Hülfe. „Drumelzier“ näherte sich und versuchte nach weiterer Vorständigung mittelst treibender Bojen eine Schlepptrasse an Bord zu bringen, was bei dem hohen Seegange und dem heftigen Winde zweimal misslang. Bei einem dritten Versuche sind die Schiffe wiederholt mit den Breitseiten aneinander gestossen, wobei die „Möwe“ so starke Beschädigungen erlitten hat, dass sie von der Besatzung verlassen werden musste und dann gesunken ist. Die Schadensersatzklage der „Möwe“ ist in allen drei Instanzen abgewiesen, obgleich sowohl das Seeamt in Brake, als auch die gerichtlichen Experten angenommen hatten, die „Möwe“ sei ohne Schuld, der „Drumelzier“ aber habe unvorsichtig manövriert, indem er allzu nahe an die Luvseite der „Möwe“ herangekommen sei. — Da es sich um eine beiderseits gewollte Annäherung handelt, können die Vorschriften über das Ausweichen der Schiffe keine Anwendung finden. Die Entscheidung kann nur auf Grund des Art. 24 erfolgen, wonach der Schiffer keinerlei Vorsichtsmaassregel versäumen darf, die durch die gewöhnliche seemännische Praxis oder durch die besonderen Umstände des Falles geboten wird. Damit wird dem Schiffer die volle Diligenz zur Pflicht gemacht, die von einem gewissenhaften, mit den für seinen Beruf erforderlichen theoretischen Kenntnissen und practischen Erfahrungen ausgerüsteten Schiffer erwartet werden kann. Wenn das Gesetz die gewöhnliche seemännische Praxis zur Richtschnur erhebt, so wird damit nicht etwa ausgeschlossen, dass es eine gewöhnliche und eine vollkommenere seemännische Praxis giebt, hier aber nur die Beobachtung der gewöhnlichen Praxis gefordert sein soll. Das, was seemännische Praxis ist, ist das seemännisch Uebliche oder Gewöhnliche. Die seemännische Praxis deckt sich mit der Summe von Regeln und Gebräuchen, die sich neben dem geschriebenen Rechte im Seeverkehr der Nationen entwickelt und festgesetzt hat. Wo ihm aber bei der besonderen Gestaltung des Falls auch die seemännische Praxis im Stiche lässt, da hat der Schiffer diejenigen Maassregeln zu ergreifen, die durch die besonderen Umstände geboten sind. Dass er hierbei überall mit der nöthigen Vorsicht eines ordentlichen Schiffers zu handeln hat, versteht sich von selber. Damit sind denn aber auch die Grenzen seiner Verpflichtung bezeichnet. Insbesondere wäre es unzulässig, wenn man einen aussergewöhnlichen Grad von Geschick und Umsicht beanspruchen wollte. Das würde nicht allein mit Rücksicht auf die realen Verhältnisse undurchführbar sein, sondern stände auch mit dem Willen des Gesetzes in Widerspruch. Danach bildet den Massstab nicht, was ein Schiffer mit aussergewöhnlichen geistigen Fähigkeiten, sondern was ein Schiffer von durchschnitt-

licher Begabung, Erfahrung und Gewissenhaftigkeit leistet. Das Berufungsgericht hat zwar angenommen, dass sich der Abstand, in dem sich der Dampfer dem Segler genähert hat, nach den obwaltenden Umständen als ungenügend erwiesen habe, und dass oben hierin die Ursache des Zusammenstosses gefunden werden müsse. Es geht aber zugleich davon aus, dass der Führer des „Drumelzier“ die Absicht gehabt habe, sich in einer ausreichenden Entfernung zu halten, sowie dass er der Ueberzeugung gewesen sei und ohne Pflichtversäumniss unter den gegebenen Umständen habe sein dürfen, dies auch in Wirklichkeit zu thun. Diese nicht zu beanstandende Feststellung reicht aus, um die Klage als unbegründet erscheinen zu lassen. Auf die Feststellung, dass ein Verschulden als absolut ausgeschlossen erscheine, kann es nicht ankommen. Bei Ereignissen, deren wirklicher Gang sich nicht mit vollster Sicherheit mehr erforschen lässt, muss es genügen, wenn der gehörig ausgemittelte Thatbestand keine Anzeichen für eine Verschuldung ergiebt und ihr Vorhandensein daher mit grösster Wahrscheinlichkeit in Abrede gestellt werden kann. Wenn der Kapitän sich in einer Entfernung hielt, die er nach seiner besten Ueberzeugung und ohne jede Nachlässigkeit für ausreichend ansehen durfte, wenn ihm auch sonst irgend welche unrichtige Rudermanöver nicht vorgeworfen werden können, so ist der Zusammenstoss bis auf Weiteres Umständen zuzuschreiben, für die er nicht die Verantwortung trägt. Damit rechtfertigt sich die Annahme, dass der Kapitän des „Drumelzier“ so gehandelt hat, wie er als ein ordentlicher Schiffer nach den Regeln der seemännischen Erfahrung und bei den besonderen Umständen des Falles zu handeln verpflichtet war. Gewiss forderte die Schwierigkeit der Situation eine erhöhte Anspannung aller Kräfte. Andererseits lagen die Verhältnisse aber derart, dass sich im normalen Verlauf der Dinge ein Zusammenstoss sehr leicht ereignen konnte und dass man die Aufwendung einer aussergewöhnlichen Umsicht und Vorsicht verlangen würde, wollte man es dem Dampferführer zum Vorwurfe machen, dass er nicht in anderer und die Kollisionsgefahr noch mehr vermindender Weise manövriert hat.

Entsch. des I. Civ.-Sen. v. 5. Novbr. in Sachen Hastede gegen Drumelzier. Rep. I., 209/98.

4) See-Versicherung. Verletzung einer Zusage. Vergrösserung der Gefahr. Der in Elbing erbaute, zum Schleppdienste auf dem Rhein bestimmte Dampfer „Mannheim VII“ sollte von Elbing nach Rotterdam überführt werden und wurde für diese Reise bei sechzehn Versicherungsgesellschaften nach den Allgemeinen See-Versicherungs-Bedingungen von 1867 zum Wertho von 314 000 M. versichert. Die Werft hatte erklärt, dass die Ueberführung bei Eröffnung der Schiff-

fahrt und günstiger Witterung in der zweiten Hälfte März oder Anfang April erfolgen solle. Der Dampfer verliess Elbing am 24. oder 25. März. Weil er auf der Fahrt durch's Haff schlecht steuerte, wurde in Pillau das Ruderblatt durch eine aufgesetzte Eisenplatte vergrössert. Am 29. März Vormittags ging der Dampfer von Pillau in See. Als man Abends bei der pommerschen Küste war, sprang eine südwestliche Brise auf, die sich in der Nacht zum Sturme aus Westen steigerte. Der Führer, Kapt. Schmidt, war zunächst noch weiter westlich gefahren, liess aber um 2 Uhr wenden und schlug einen östlichen Kurs ein. Um halb drei brach die Hauptwelle des Dampfsteuer-Apparates, so dass eine Nothsteuerung eingerichtet werden musste. Um 9 Uhr Morgens brach das Schiff in der Höhe von Scholpin mit einem Krach dicht hinter der Maschine quer durch und versank. Von der Besatzung hat sich nur ein Theil in einem Boote retten können. — Von den Versicherern zahlten neun den auf sie fallenden Theil des Schadens, sieben liessen es zum Prozesse kommen, haben aber verloren. — Es wurde eingewandt, dass entgegen der Zusage, dass das Schiff nur bei günstiger Witterung übergeführt werden solle, die Reise schon bei bedenklichem Wetter angetreten und auch nach Eintritt des Sturmes fortgesetzt sei, und sodann geltend gemacht, dass das Ruderblatt ohne Wissen und Genehmigung der Versicherer nachträglich vergrössert, hierdurch aber die Gefahr der Reise gesteigert worden sei. — Der erste Einwand wurde verworfen, weil festgestellt war, dass zur Zeit des Antritts der Seereise am 29. März schönes Wetter herrschte bei nur leicht bewegter See. Wenn auch am Tage vorher der Sturmball gehisst und der Barometerstand ziemlich niedrig gewesen sei, so habe doch keine Veranlassung vorgelegen, die Abreise zu verzögern, da nach der Jahreszeit dauernd günstiges Wetter nicht habe erwartet werden können. Nach der Abfahrt von Pillau aber hing die weitere Ausführung der Reise von dem sachkundigen nautischen Ermessen des Kapt. Schmidt ab, der dabei nicht als Vertreter der Klägerin, sondern als seemännischer Dirigent der Seefahrt handelte. Sollte er als solcher ein Versehen begangen haben, so fallen dessen Folgen nach § 69 Ziffer 6 S. V. B. den Beklagten zur Last. Die rechtliche Stellung des Kapt. Schmidt wird dadurch nicht berührt, dass der Dampfer kein Seeschiff, auch nicht von Jemanden, der ihn zum Erwerbe durch die Seefahrt benützen wollte, ausgesandt war, sondern nur zum Zwecke seines eigenen Transports nach dem Rheine von seinem Erbauer dorthin in Fahrt gesetzt war. Da der Dampfer nach den Allg. See-Vers.-Bed. für eine Seereise versichert war, müssen die aus diesen Bedingungen sich ergebenden Grundsätze unter den Parteien gelten, gleichviel welches

der Zweck der Reise war. Auf den thatsächlich streitig gebliebenen Punkt, ob die Klägerin den Kapitän instruiert hat, im Sinne der Zusage zu verfahren, kann nichts ankommen. Denn es ist angenommen, dass Kapt. Schmidt als erfahrener und tüchtiger Seemann mit Rücksicht auf die ihn ohnehin treffende grosse Verantwortung auf seinen Ruf als Schiffer und auf den Selbsterhaltungstrieb nicht anders gehandelt haben würde, als er gehandelt hat, ob ihm nun die Zusage ausdrücklich mitgeteilt war oder nicht. Bei der Zusage aber konnte nur an die Wetterlage bei der Abfahrt gedacht sein, nicht aber an fortdauernd gutes Wetter bei der ganzen Ueberfahrt. — In Bezug auf die Vergrösserung des Ruderblattes aber greift, wenn sie vom Kapt. Schmidt nach dessen nautischem Ermessen veranlasst sein sollte, zunächst dieselbe Erwägung Platz, dass die Rechte der Klägerin nach § 69 Ziffer 6 durch ein Verschulden des Schiffers nicht beeinträchtigt werden können. Die Beklagten haben aber Eid darüber zugeschoben, dass die Vergrösserung des Ruderblattes auf eine directe Anordnung der klägerischen Firma zurückzuführen sei. Aber auch insoweit ist der Einwand zurückzuweisen, wenn auch nicht bewiesen ist, „dass die Veränderung keinen Einfluss auf den späteren Unfall hat üben können“, A. S. V. B. § 61. Denn an die Seetüchtigkeit des Dampfers als eine Voraussetzung der Versicherer beim Abschlusse des Versicherungsvertrages kann nicht gedacht werden, da die Beklagten wussten, dass es sich um die Versicherung eines Flussschiffes handelte, von dem Seetüchtigkeit auch bezüglich der Steuervorrichtung nicht erwartet werden durfte. Abgesehen von den besonderen Zusagen, dass das Schiff ein festes eisernes Deck und feste Luken wie ein Seeschiff habe, konnten die Versicherer nichts anderes voraussetzen, als dass das Schiff wie ein ordentlicher Flussschlepper gebaut sei, insbesondere auch eine zur Steuerung eines solchen Fahrzeuges in Binnengewässern geeignete Steuer-Vorrichtung habe. Daher genügt der Ausspruch der Sachverständigen, dass die Vergrösserung des Stenvers für die Verbesserung der Steuerfähigkeit des Schiffes in der Flussschiffahrt rathsam und nützlich gewesen sei, um zu der Annahme zu gelangen, dass eine Veränderung der Gefahr im Sinne des § 61 A. S. V. B. oder des Art. 818 H. G. B. überhaupt nicht vorliegt.

Entsch. des I. Civ.-Sen. vom 12. Nov. in Sachen Assecuradeure gegen Schichau. Rep. I 228/98.

5) Reparaturunfähigkeit. Partialschäden. Nach den Allg. See-Vers.-Beding. ist es eine zwingende Voraussetzung, für einen den Versicherer verbindenden Verkauf des Schiffes, dass die zugezogenen Sachverständigen auf Grund der von ihnen vorgenommenen Besichtigung die (ab-



solute oder relative) Reparatur-Unfähigkeit ausgesprochen haben. Wenn es daher an einem solchen dem Verkaufe vorhergegangenen Ausspruche fehlt, so muss die auf den Verkauf des Schiffes gestützte Klage des Versicherten versagen. Hier war aber weder die absolute noch die relative Reparatur-unfähigkeit des „Arbutus“ ausgesprochen. Relative Reparaturunfähigkeit liegt vor, wenn das Schiff sich in einem Hafen befindet, wo die erforderliche Reparatur nicht ausgeführt werden kann, und wenn es auch nicht nach einem Hafen gebracht werden kann, wo die Reparatur ausführbar ist. Dass der „Arbutus“ in Lamarao de Macau einer definitiven Reparatur nicht unterzogen werden konnte, haben die Sachverständigen erklärt, sie haben aber weder ausdrücklich noch versteckt erklärt, dass er nicht nach einem Reparaturhafen gebracht werden könne. Indirect geht vielmehr aus der Erklärung der Sachverständigen, dass die Reparatur 190 Tage erfordern werde, weil sie in Macau selbst nicht erfolgen könne, hervor, dass sie eine Verbringung des Schiffes in einen anderen Hafen ins Auge gefasst haben. Auf einen nachträglichen Beweis, dass diese Verbringung nicht möglich gewesen wäre, brauchen sich die Versicherer nicht einzulassen. — Bleibt aber der Verkauf zu Lasten der Versicherten, so wird doch in § 131 Abs. 5 A. S. V. B. zugelassen, dass der Schaden, soweit er den Versicherer trifft, auf der Grundlage der von dem Versicherten beizubringendem ordnungsmässigen Besichtigungs- und Schätzungsdocumente aufgemacht werde, und zwar auch dann, wenn Kondemnation und Verkauf wegen Mängel im Verfahren für den Versicherer nicht verbindlich geworden sind. Die Kläger sind aber nicht in der Lage, auf Grund dieser Bestimmung ausser den von den Versicherern bereits bezahlten abgeschätzten Partialschäden auch noch den von ihnen auf £ 1000 angegebenen Schlepplohn für die Verbringung des „Arbutus“ von Macau nach Pernambuco oder Bridgetown als den nächsten Reparaturhafen zu fordern. Denn die Besichtigungs- und Schätzungs-Documente enthalten nichts, was für die Schätzung der Kosten dieser Verbringung als thatsächlicher Anhalt dienen könnte. Wenn daher auch die Meinung der Beklagten zu verwerfen ist, dass die Kosten der Verbringung des Schiffes in den Reparaturhafen bei der Schätzung der Reparaturkosten bereits berücksichtigt seien, so war doch die beantragte Beweisaufnahme über deren Höhe für unzulässig zu erachten, weil die Besichtigungs- und Schätzungs-Documente keine Grundlage dafür abgeben.

Entsch. des I. Civ.-Sen. vom 14. November in Sachen Höveler & Dieckhaus gegen Assecuradeure. Rep. I 204/98.

## Jahresbericht des Vereins Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Wie alljährlich, so auch in diesem Jahre, veröffentlicht der Seeschiffverein seinen Thätigkeitsbericht. Nachstehend eine Reproduktion folgender Stellen. „Der Verein umfasste am Schlusse des Geschäftjahres 425 Mitglieder, darunter 1 Ehrenmitglied, 418 ordentliche und 6 ausserordentliche Mitglieder. Im Laufe des Jahres sind 32 ordentliche Mitglieder neu eingetreten. Ausgetreten sind 4 und ausgeschieden nach § 16 des Statuts 14 Mitglieder. Vorstorben sind 14 Mitglieder. — Ehre ihrem Andenken.

Unter diesen Verstorbenen betrauert der Verein ein Mitglied, welches sich um die Gründung des Vereins besonders verdient gemacht hat. Kapitän A. Kühn verstarb in der Ausübung seines Berufes am 7. Januar v. J. durch einen Schlagfluss, welcher ihn während der Reise ereilte.

Im Laufe des Geschäftsjahres wurden 32 Versammlungen, darunter 2 General-Versammlungen, abgehalten. Die Sitzungen fanden allwöchentlich und während der Sommermonate am 1. und 3. Mittwoch eines jeden Monats statt. Ferner fand eine gemischte Kommissions-Sitzung statt, bestehend aus Mitgliedern der fünf Elblootsen-Korporationen, des Nautischen Vereins in Hamburg und unseres Vereins.

An den Sitzungen des Vereins theilnahmen durchschnittlich 27 Mitglieder, die am stärksten besuchte zählte 55, die am schwächsten besuchte 14 Mitglieder. Als Gäste theilnahmen an den Sitzungen während des Jahres 15 Personen.

Die uns nach § 1 unseres Statuts obliegende Förderung der Interessen des Standes der Seeschiffer, halten wir für unsere vornehmste Pflicht, auf welche wir stets unser Hauptaugenmerk lenken, zum Nutzen und Frommen unserer activen Mitglieder. Es erscheint uns daher wohl angebracht, an unsere activen Mitglieder die dringende Bitte zu richten, in Zukunft in noch regerer Weise die Versammlungen zu besuchen, da nur durch Kundgebungen seitens der activen Mitglieder in erster Linie eine gedeihliche Förderung ihrer Interessen wahrgenommen werden kann.

An dieser Stelle wollen wir gleich erwähnen, dass wir uns veranlasst gesehen haben, für wichtige, das allgemeine Interesse betreffende Fragen, einen juristischen Beistand heranzuziehen, und hat Herr Dr. jur. Kaemmerer bei Förderung der Zwecke des Vereins uns mit seinem Rathe in zuvorkommenster Weise zur Seite gestanden, wozu derselbe auch in Zukunft gern bereit ist.

Wie alljährlich wurden auch im letzten Jahre dem Vereine verschiedene Erfindungen aus dem Gebiete des Rettungs- und Signalwesens und in nautischen Instrumenten vorgezeigt.

Mit den auswärtigen Brudervereinen, der Shipmasters Society in London und Skibsfoerer forening in Christiania, fand mehrfach über gemeinsame Fragen ein brieflicher Austausch statt, wie auch mit den Verbandsmitgliedern ein lebhafter schriftlicher Verkehr gepflegt wurde.

Wissenschaftliche Vorträge wurden zwei gehalten:

1. „Stabilität und Tiefadelinie“ von Herrn Schiffbau-Ingenieur Johns. 2. „Experimental-Vortrag über Telegraphie ohne Draht“ von den Herren Clausen und v. Broock. Letzterer Vortrag in Gemeinschaft mit dem hiesigen Nautischen Verein und dem Maschinen-Club von 1866.

Dem vor 2 Jahren ins Leben gerufenen Unterstützungsfonds des Vereins, welcher durch freiwillige Gaben mittelst Sammelbüchsen, die sich auf vielen von unseren Mitgliedern geführten Schiffen befinden, angesammelt wird, werden laut Beschluss der Januar-General-Versammlung, beginnend mit Ablauf dieses Jahres, alljährlich die Zinsen des Vereinsvermögens überwiesen, um dadurch denselben schneller auf die



Höhe zu bringen, vermöge welcher gegebenen Falles ein segensreiches Eingreifen ermöglicht wird.

Die Verschollenheitsklärung der verlorenen Schiffe „Menes“, „Poncho“ und „Koelliker“ veranlasste den Verein durch öffentlichen Aufruf um freiwillige Gaben zur Unterstützung für die hilfsbedürftigen Hinterbliebenen der Mannschaften dieser Schiffe zu bitten. Dank der Opferfreudigkeit unserer Mitglieder und der sich stets bewährenden Wohlthätigkeit unserer hamburgischen Bevölkerung wurde uns die ansehnliche Summe von 12790 *M* zur Verfügung gestellt, wodurch wir nach eingehend angestellten Erhebungen über die Verhältnisse eines jeden Hilfsbedürftigen in der Lage waren, viele Noth zu lindern und manche Thräne zu trocknen.“

Soweit die Mittheilungen über die internen Angelegenheiten.

Es folgt nun ausführlich eine Aufzählung der während des Geschäftsjahres berathenen Gegenstände. In Anbetracht, dass unter der Rubrik Vereinsberichte über die jeweiligen Berathungsgegenstände von uns referirt ist, beschränken wir uns kurz auf folgenden Extract.

Den Verein beschäftigte während des letzten Geschäftsjahres: 1. Der am 7. und 8. März in Berlin abgehaltene 5. Verbandstag, dessen Tagesordnung folgende Punkte enthielt: a) Geschäftliches. b) Hilfs- und Bergelohn. c) Aenderung der Artikel 517, 518, 520 und 523 des H.-G.-B. d) Befuerung des Rothen Meeres. e) Verbesserung des Feuers und Nebelsignals von East Goodwin-Feuerschiff und Auslegung eines Feuerschiffes oder einer Leuchtboje auf South Falls. f) Stabilität und Tiefladelinie. g) Positionslaternen. 2. Eine vom Reichsamt des Innern angeregte Frage über Positionslaternen. 3. Auf Veranlassung mehrerer Mitglieder: das Seelootsenwesen. 4. Auf Ersuchen des Vereins Hamburger Rheder: die Frage Ruderkommando. 5. Lichterführung von Schleppern beim Abschleppen an Grund sitzender Schiffe auf der Elbe, in Anregung gebracht in Folge eines Kollisionsfalles. 6) Auf Veranlassung der fünf Elblotsen-Corporationen: Erlass einer Localverordnung für die Elbe, bezüglich des Ausweichens der kleinen Segelfahrzeuge grösseren Seeschiffen gegenüber. 7. Durch Vermittelung der Handelskammer der britische Entwurf eines neuen internationalen Signalbuches. 8. Ebenfalls auf Anregung der Handelskammer: Untersuchung der Seeleute auf Farbenblindheit. 9. Infolge mehrerer Artikel in der „Hansa“: die Einführung der Stabilitätslehre in den Navigationsschulen.

Zum Schlusse erwähnen wir noch einen Antrag, der dem Vereine vor kurzem aus dem Mitgliederkreise unterbreitet wurde und die Bestellung eines Rechtsschutzes auf Kosten der Vereinskasse für solche Mitglieder befürwortet, welche durch einen Unglücksfall in die Lage kommen, sich vor dem Seeamte bezw. vor dem Landgericht oder anderen Behörden zu verantworten.

## Schiffbau auf deutschen Werften und auf ausländischen für deutsche Rheder.

Das deutsche Classification-Institut, der Germanische Lloyd, veröffentlicht ein Verzeichniss der im Jahre 1898 auf deutschen Schiffswerften, sowie für deutsche Rechnung im Auslande erbauten Schiffe und Fahrzeuge einschliesslich derjenigen, welche sich im December 1898 noch im Bau befanden. Den sehr beachtenswerthen Angaben entnehmen wir den Namen des Baumeisters und Bauorts, die Anzahl der gebauten resp. noch im Bau befindlichen Schiffe, Fahrzeuge, Docks etc., sowie den Gesamttraumgehalt aller Bauorzugnisse, ferner die Zahl der indicirten Pferdestärken ihrer Maschinen.

### A. Auf deutschen Werften gebaut:

- Blohm & Voss, Hamburg: 15 Fracht- und Passagierdampfer und 1 Linienschiff (8 im Bau), 114187 Br.-R.-T., 64100 i. P.\*)
- Maschinenbau-A.-G. Vulcan, Stettin: 5 Fracht- und Passagier-, 2 Schnelldampfer und 7 Kreuzer resp. Panzerkreuzer (8 im Bau), 71600 Br.-R.-T., 170000 i. P.
- Flensburger Schiffsbau-Ges., Flensburg: 2 Fracht- und Passagier-, 13 Frachtdampfer und 3 Leichter (11 im Bau), 55478 Br.-R.-T., 24950 i. P.
- Germania, Kiel: 1 Schlachtschiff, 4 Kreuzer, 2 Torpedoboote, 1 Fährdampfer, 1 Rennyacht (4 im Bau) 18661 Br.-R.-T., 55060 i. P.
- Howaldtswerke, Kiel: 8 Passagier-, 12 Frachtdampfer, 1 Zollkreuzer, 2 Eisbrocher, 1 Renoyacht, 3 Bagger, 4 Docks, 1 Leichter und 1 Schlepper (18 im Bau), 31143 Br.-R.-T., 10393 i. P.
- Joh. C. Tecklenborg A.-G., Geestemünde: 3 Fracht- und Passagier-, 3 Fracht-, 4 Hochsee-Fischdampfer, 1 Dampfschute und 2 Schleppkähne (3 im Bau), 26441 Br.-R.-T., 11950 i. P.
- F. Schichau, Danzig und Elbing: 1 Schnell-, 7 kl. Passagier-, 3 Fracht- und Passagierdampfer, 2 Panzerschiffe, 1 Panzerdeckkreuzer, 1 Kanonenboot, 12 Torpedobootsjäger, 21 Torpedoboote, 5 Schleppdampfer, je 1 Schwimmdock, Ponton, Dampfyacht und Dampfagger (26 im Bau), 26876 Br.-R.-T., 203080 i. P.
- Bremer-Vulkan, Vegesack: 3 Passagier- und Fracht-, 7 Fracht-, 1 Petroleumdampfer, 6 Fischortfahrzeuge, 1 Dampfyacht (13 im Bau), 21086 Br.-R.-T., 11700 i. P.
- Reihorstieg-Schiffswerft und Maschinenfabrik, Hamburg: 3 Passagier- und Fracht- und 1 Frachtdampfer (2 im Bau), 19251 Br.-R.-T., 10100 i. P.
- A.-G. „Neptun“, Rostock: 10 Fracht- und 1 Fracht- und Passagierdampfer (4 im Bau), 16168 Br.-R.-T., 6850 i. P.
- Rickmers Roismühlen-Schiffbau A.-G., Geestemünde: 1 Segelschiff und 8 Seeleichter (4 im Bau), 9506 Br.-R.-T., 1600 i. P.
- G. Seebeck A.-G., Geestemünde: 2 Passagier-, 2 Fracht-, 1 Tank-, 3 Passagier- und Schlepp-, 1 Fährdampfer, 1 Prähm und 4 Seeleichter (5 im Bau), 9700 Br.-R.-T., 6270 i. P.
- Henry Koch, Lübeck: 2 Fracht- und Passagier-, 3 Frachtdampfer, 1 Segelschiff, 12 Leichter und 5 Fahrzeuge ohne nähere Angaben ihrer Gattung (4 im Bau), 8865 Br.-R.-T., 3290 i. P.
- „Oderwerke“, Grabow a. Oder: 5 Fracht-, 4 Tank-, 13 Schleppdampfer und 3 Pontons (6 im Bau), 6995 Br.-R.-T., 6720 i. P.
- J. H. N. Wichhorst, Hamburg: 1 kleiner Fisch-, 1 Fährdampfer, 9 Pontons und 18 Leichter resp. Schleppkähne (3 im Bau), 4590 Br.-R.-T., 520 i. P.
- A.-G. „Weser“, Bremen: 2 Kreuzer, 2 Pumpenbagger, 2 Dampfprähme und 1 Tonnenleger (2 im Bau), 10036 Br.-R.-T., 19380 i. P.
- Nüscke & Co., Grabow a. O.: 5 Fracht-, 3 Personen- und 1 Tankdampfer (5 im Bau), 3230 Br.-R.-T., 2820 i. P.
- J. W. Klawitter, Danzig: 5 Fracht-, 1 Naphta-, 1 Fischdampfer, 1 Schlepper und 2 Dampfaggerprähme (3 im Bau), 2420 Br.-R.-T., 2600 i. P.
- Jos. L. Meyer, Papenburg: 2 Fracht- und 1 Schleppdampfer, 1 Tonnenleger, 3 Prähme (4 im Bau), 2215 Br.-R.-T., 2470 i. P.
- Gustav Fechter, Königsberg: 1 Passagier- und 8 Schleppdampfer (5 im Bau), 1575 Br.-R.-T., 2845 i. P.
- Heinrich Brandenburg, Hamburg: 3 Schleppdampfer, 2 Leichter, 1 Zollkreuzer, 1 Feuerschiff (2 im Bau), 1223 Br.-R.-T., 410 i. P.
- Schömer & Jensen, Tönning: 4 Segler, 1 Frachtdampfer, 3 Baggerkähne (2 im Bau), 1632 R.-T. 350 i. P.
- H. Merten G. m. b. H. Danzig: 4 Schlepp-, 1 Passagierdampfer, 11 Prähne, 2 Frachtkähne (2 im Bau), 948 R.-T., 420 i. P.

\*) i. P. = indicirte Pferdekkräfte.

F. W. Wencke, Bremerhaven: 3 Rad-, 1 Fischdampfer, 1 Segler mit Hilfsschraube, 654 Br.-R.-T., 560 i. P.  
 Schiffswerfte & Maschinenfabrik, Hamburg: 4 Passagier-, 3 Schleppdampfer, 1 Barkasse (4 im Bau), 629 R.-T., 1830 i. P., 10 effect P.  
 H. C. Stülken Sohn, Hamburg: 1 Fracht-, 8 Schlepp-, 2 Inspectionsdampfer, 1 Eisbrecher, 9 Beiboote (3 im Bau) 589 Br.-R.-T., 1225 i. P.  
 D. W. Kremer Sohn, Elmsborn: 8 Segelschiffe, 2 Frachtdampfer, 580 Br.-R.-T., 200 i. P.  
 Schiffswerfte Johannsen & Co., Danzig: 1 Passagier-, 2 Frachtdampfer, 3 Dampfbugger (2 im Bau), 551 Br.-R.-T., 890 i. P.  
 C. Lühring, Hammelwaarden: 5 Segler (1 im Bau), 383 Br.-R.-T.  
 Kroll & Eulert, Memel: 2 Fracht-, 4 Schleppdampfer (2 im Bau) 370 R.-T., 830 i. P.  
 B. Wencke Söhne, Hamburg: 2 Fahr-, 1 Fischdampfer, 3 Barkassen (2 im Bau), 360 Br.-R.-T., 1060 i. P.  
 Stocks & Kolbo, Kiel: 5 Leichter, 1 elect. Motorboot (3 im Bau), 360 Br.-R.-T., 20 i. P.  
 J. Peters, Wewelsfleth: 3 Frachtschiffe, 2 Horingslogger (2 im Bau), 331 R.-T.  
 J. Junge, Wewelsfleth: 1 Segler, 2 Yachten (2 im Bau), 154 Br.-R.-T., 24 i. P.  
 Johs. Thormählen & Co., Elmshorn: 3 Segler 147 Br.-R.-T.

Ferner lieferten ab bezw. hatten im Bau: C. Holzerland, Barth; C. Casshens, Emden; G. Wolkau, Neuhoof; J. & H. Gelsen, Glückstadt; G. H. Thyen, Brake; J. Sietas, Cranz a. E.; Julius Telge, Oldenburg; J. C. Wriede, Finkenwärder; G. Krüger, Seedorf; Chr. Scharstein, Dietrichsdorf; M. Klüver, Spiekerbörn; R. Schneider & Co., Memel; A. Harms, West-Rhauderfehn: 2 Gaffelschooner, 2 Logger, 5 Schuten, 1 Lootsendampfer, 2 Küstenfahrzeuge. Für die deutsche Binnenschifffahrt sind im Laufe des letzten Jahres abgeliefert bezw. befanden sich im Bau, Fahrzeuge von insgesamt 31828 Br.-R.-T.

#### B. Für deutsche Rechnung im Auslande gebaut.

Wigham Richardson & Co., Newcastle o.T. 5 Frachtdampfer (3 im Bau), 29369 Br.-R.-T., 10400 i. P.  
 Harland & Wolff, Belfast: 2 Passagier- und Frachtdampfer (1 im Bau), 21922 Br.-R.-T., 8200 i. P.  
 A. Stephen & Sons, Glasgow: 2 Frachtdampfer (1 im Bau) 15380 Br.-R.-T., 6000 i. P.  
 A. Vuijk, Capelle a. Yssel: 8 Fahrzeuge für Binnenfahrt, 11155 Br.-R.-T.  
 Palmers Shipb. & Iron Co., Yarrow o.T.: 1 Passagier- und Frachtdampfer im Bau 7435 Br.-R.-T., 3900 i. P.  
 Cray, Tailor & Co., Stockton o.T.: 2 Frachtdampfer, beide im Bau 3800 Br.-R.-T., 2000 i. P.  
 Bartram & Sons Co., Sunderland. 1 Frachtdampfer 3400 Br.-R.-T i. P. unbekannt.  
 Hamilton & Co., Port Glasgow: 1 Frachtdampfer 2900 Br.-R.-T. i. P. unbekannt.  
 R. Duncan & Co., Port Glasgow: 1 Frachtdampfer, 1533 Br.-R.-T., 750 i. P.  
 Actieselskabet, Helsingør: 1 Frachtdampfer 1484 Br.-R.-T., 650 i. P.  
 D. J. Dunlop & Co., Port Glasgow: 1 Kabelschiff 1200 Br.-R.-T., 1700 i. P.  
 Woul, Skinner & Co., Newcastle o.T. 1 Frachtdampfer 710 Br.-R.-T., i. P. unbekannt.  
 Swan & Hunter, Wallsend o.T.: 1 Schwimmdock 500 i. P.

Ferner für die Binnenschifffahrt noch 2363 Br.-R.-T. darunter ein Fischdampfer mit 300 i. P.

Den vorstehenden Angaben zufolge befinden sich im Jahre 1898 a) Seeschiffe für Handelszwecke über 100 Br.-R.-T. im Bau: auf deutschen Werften 182 mit 418980 Br.-R.-T., auf ausländischen Werften 27 mit 91470 Br.-R.-T. Davon wurden fertig gestellt im Jahre 1898: auf deutschen Werften 102 mit

151717 T., auf ausländischen Werften 15 mit 40040 T.  
 b) Kriegsschiffe, auf deutschen Werften 55 mit 82820 Br.-R.-T., auf ausländischen 1 mit 320 Br.-R.-T. Davon wurden fertig gestellt: auf deutschen Werften 24 mit 27733 Br.-R.-T., auf ausländischen Werften 1 mit 320 Br.-R.-T. Mitbin lieferten deutsche Werften im Laufe des letzten Jahres 333 Schiffe mit 208835 Br.-R.-T. an ihre Auftraggeber ab.

### Schiffbau.

Die Probefahrt des Dampfers „Bosnia“, der am 18. August v. J. auf der Werft von Palmers Shipbuilding-Iron-Company in Yarrow für die Hamburg-Amerika-Linie vom Stapel gelassen wurde, fand gestern statt und ergab ein günstiges Resultat. Die Maschine entwickelte 3900 Pferdestärken, und es wurden 13 Knoten statt der contractlichen 12 $\frac{1}{2}$  Knoten erzielt. Der Dampfer, welcher für die Fahrt zwischen Hamburg und Baltimore bestimmt ist, ging bereits in Ballast unter Führung des Kapitäns H. Schmidt, des bisherigen Führers der „Aragonia“ dorthin ab, um seine erste Ladung für Hamburg einzunehmen. — Die „Bosnia“, ein Schwesterschiff des auf der Werft von Alex Stephen & Sons in Glasgow im vorigen Jahre erbauten Dampfers „Bengalia“, ist nach dem Typ der Schiffe der B-Klasse der genannten Compagnie, jedoch nur als Einschraubendampfer unter Lloyds specieller Aufsicht für die Klasse 100 A mit besonderen Verstärkungen für die atlantische Fahrt aus bestem englischen Stahl erbaut. Die Dimensionen sind folgende: Länge 485' Breite 57', Tiefe und Oberkante-Plattenkiel bis Unterkante-Oberdeck 36' englisch und bei einer Gesamtladefähigkeit von 18.500 Tons à 40 Cubikfuss und einer Tragfähigkeit von 10.500 Tons bei 28' Tiefgang. Ein Doppelboden über die ganze Länge des Schiffes kann 1400 Tons Wasserballast aufnehmen. Ausserdem ist hinter dem Maschinenraum ein bis unter das Hauptdeck reichender Tief-tank für 1000 Tons, sowie ein Tank in der hinteren Pieck für 50 Tons Wasserballast vorgesehen, mittels deren man stets in der Lage ist, dem Schiffe den gewünschten Trimm zu verleihen. Die maschinelle Einrichtung besteht aus einer dreifachen Expansions-Maschine von 3900 indizierten Pferdekraften mit Cylindern von 30, 50 und 83" Durchmesser bei 60" Hub. Dieselbe wird durch zwei Einfachender- und zwei Doppelender-Kessel gespeist, die für 180  $\frac{1}{2}$  Dampfdruck berechnet sind, 12.700  $\square$ -Fuss Heizfläche bieten und 18 Feuer haben. Die Bunker vermögen 1100 Tons Kohlen zu fassen. Die Geschwindigkeit des Dampfers ist auf 12 $\frac{1}{2}$  Seemeilen pro Stunde berechnet.

Die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft in Hamburg, welche schon eine ganze Reihe grosser Frachtdampfer bei der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft hat bauen lassen, pflegt ihre Schiffe mit Namen deutscher Städte und Ortschaften, welche sich durch den einen oder anderen Zweig der Industrie hervorthun oder sonstige Vorzüge besitzen, zu benennen. Dem neuen, jetzt fertiggestellten Dampfer, gab sie, im Andenken an Deutschlands grössten Staatsmann, den Namen „Varzin“ nach dem Geburtsorte des Fürsten Bismarck und liess in der elegant ausgestatteten Kajüte ein hübsches Bildniss des Fürsten in geschmackvollem Rahmen anbringen. Am 25. Januar wurde mit dem Dampfer „Varzin“ eine Probefahrt unternommen, deren Ergebniss ein sehr zufriedenstellendes war, da Schiff und Maschine allen gestellten Anforderungen vollkommen genügte. „Varzin“ ist ein Schwesterschiff des früher gelieferten „Bielefeld“ und hat wie dieses folgende Grössenverhältnisse: 403' 8", 47' 8", 31'. Der Führer des Schiffes ist Kapitän Truelsen, welcher dasselbe zunächst nach Hamburg brachte.

In Glasgow ist am 27. v. M. auf der Werft von A. Stephens & Sons in Linthouse der für die Hamburg-Amerika-Linie neuerbaute Frachtdampfer „Bethania“ vom Stapel gelaufen. Die „Bethania“ ist 500 Fuss lang und besitzt ein Displacement von 14000 Tons; sie ist ein Schwesterschiff des im vorigen Jahre auf derselben Werft erbauten Dampfers „Bengalia“ und gehört zu den grössten Frachtdampfern, welche bislang an der Clyde erbaut sind.

Aus Rostock wird uns berichtet, dass der für die Dampfschiffsrhederei von 1889 in Hamburg von der Action-Gesellschaft Neptun Schiffswerft und Maschinenfabrik, daselbst erbaute zweite Stahl-Schrauben-Frachtdampfer „Siegelinde“ von 2000 Tons d. w. in den Dimensionen: Länge zu den Perpendikeln 244', grösste Breite 35'2", Tiefe von der Oberkante Tank bis Unterkante Deck mitschiffs 15' 1 1/2", Seitenhöhe 17' 6" Tiefe von Oberkante Kiel bis Unterkante Deck 18' 3", erbaut nach der ersten Klasse des Germanischen Lloyd, am 28. Januar seine Probe Warnemünde-Gjedser-Feuerschiff und zurück machte. Die Fahrgeschwindigkeit betrug bei geringstem Dampfverbrauch und vorzüglichem Gang der dreifachen Expansionsmaschine von 600 indicirten Pferdekraften 10 1/2 Knoten, wodurch die contractliche Leistung reichlich erfüllt und die sofortige Uebernahme seitens der Rhederei auf offener See erfolgte. Dampfer „Siegelinde“ ging ohne in Warnemünde anzulegen sofort nach seinem Bestimmungsort Newcastle.

Einen kleinen Küstendampfer hat die deutsche Ost-Afrika-Linie bei Joh. Tecklenborg, in Geestemünde, bestellt. Derselbe wird 500 Tons Tragfähigkeit haben und zur Unterstützung des Dampfers „Peters“ an der Ostküste Afrikas Verwendung finden. Das Schiff tritt etwa Ende September d. Js. seine Ausreise an.

Die Schleppschiffahrts-Gesellschaft Unterweser hat bei der Action-Gesellschaft Weser zum Preise von 135000 Mk. den Bau eines neuen Dampfers von 4000 Pferdekraften für überseeischen Transport abgeschlossen.

Der Stapellauf des auf der Stettiner Werft der Oderwerke für den Pommerschen Industrie-Verein erbauten Küstenfrachtdampfers ist am 26. Januar Vormittag glücklich von Statten gegangen. Der Dampfer hat den Namen „Senior“ erhalten.

Das russische Marineministerium hat beschlossen, den Bau eines Kreuzers ersten Ranges von 6250 Tons Wasserverdrängung der Schiffswerft des „Vulkan“ in Stettin und den Bau zweier Torpedoboote von je 350 Tons Wasserverdrängung der Schichauschen Werft in Elbing zu übertragen. Die Kosten für den Kreuzer sind auf über 4 Millionen Rubel festgesetzt. Die Schiffe müssen im nächsten Jahre fertig sein. Alle in Petersburg im Bau befindlichen Panzerschiffe sollen in diesem Jahre und 22 Torpedoboote im nächsten Jahre fertig gestellt werden. Ferner wurde beschlossen, in diesem Jahre auf den Werften der neuen Admiralität 2 Geschwaderpanzer von ungefähr 12700 Tons Wasserverdrängung zu bauen sowie auf der Werft der russischen Locomotivenfabrik ein Panzerschiff von 12700 Tons, einen Kreuzer von 6000 Tons und einen solchen von 3000 Tons.

## Vermischtes.

### Verkehr an den Hamburger Staatsquais im Jahre 1898.

Im verflossenen Jahre löschten 1600 deutsche Dampfschiffe mit 2029095 Reg.-T., 63 Segelschiffe mit 22160 Reg.-T. und 245 Seeschleppkähne mit 59817 Reg.-T. Raumgehalt gegen 1507 Dampfer mit 1831794 Reg.-T., 35 Segelschiffe mit 11460 Reg.-T. und 173 Seeschleppkähne mit 44635 Reg.-T. Raumgehalt. Es verkehrten hier ferner 1898 englische Schiffe mit 1477110 R.-T., 61 französische mit 61010 Reg.-T., 280 norwegische mit 144471 Reg.-T., 187 dänische mit 52469 Reg.-T., 76 schwedische mit 36862 Reg.-T., 230 holländische mit 74273 Reg.-T., 32 spanische mit 21511 Reg.-T., 3 portugiesische mit 6864 Reg.-T., 1 italienisches mit 1157 Reg.-T., 3 peruanische mit 1594 Reg.-T. und 3 brasilianische Schiffe mit 2258 Reg.-T. Raumgehalt oder zusammen 4677 Schiffe 3970707 Reg.-T. gegen 4341 Schiffe und 3541259 Reg.-T. Raumgehalt im Jahre 1897. In Bezug auf die Herkunftsländer kamen die meisten Schiffe und zwar 2074 mit 1163388 Reg.-T. Raumgehalt von britischen Häfen, 374 Schiffe 107043 Reg.-T. von Häfen der Ostsee, 326 Schiffe mit 935354 Reg.-T. aus nordamerikanischen Häfen, 266 Schiffe mit 129040 Reg.-T. von Norwegen 155 Schiffe mit 322545 Reg.-T. von Brasilien und dem La Plata, 162 Schiffe mit 172937 Reg.-T. aus Häfen des Mittelmeers und der Levante, 126 Schiffe mit 284613 Reg.-T. von Ost-Indien und Ost-Asien, 116 Schiffe mit 203701 Reg.-T. von afrikanischen Häfen, 78 Schiffe mit 118571 Reg.-T. von West-Indien, 60 Schiffe mit 60266 Reg.-T. von französischen Häfen, 47 Schiffe mit 106755 Reg.-T. von der Westküste von Central- und Süd-Amerika, 18 Schiffe mit 48113 Reg.-T. von Australien und 7 Schiffe mit 7422 Reg.-T. Raumgehalt von Süd-Russland.

### Seeverkehr verschiedener Häfen im Jahre 1898.

Bremen und Weserhäfen: 1897 1898

	Schiffe	Reg.-T.	Schiffe	Reg.-T.
<b>Angekommen</b>				
in Bremerhaven	2067	1041099	2179	1276115
Darunter Dampfer	1319	930989	995	1164954
in Vegesack und Burg	86	7121	37	5054
Darunter Dampfer	5	1471	6	934
in Bremen	1855	723206	2000	848924
Darunter Dampfer	967	551588	1107	640584
<b>Zusammen</b>	<b>4008</b>	<b>1771426</b>	<b>4306</b>	<b>2130093</b>
Darunter Dampfer	2291	1484048	2108	1806472
in Geestemünde	149	142719	171	183138
Darunter Dampfer	80	132472	87	158529
in Brake	95	88658	128	109636
Darunter Dampfer	82	84136	93	93607
in Nordenham	139	256185	37	44933
Darunter Dampfer	93	250162	29	43048
<b>Insgesamt</b>	<b>4391</b>	<b>2258988</b>	<b>4642</b>	<b>2464800</b>
Darunter Dampfer	2546	1950818	2317	2101656

Stettin: Angekommen sind 4670 Seeschiffe mit 3919285 cbm Raumgehalt (gegen 4535 mit 3895269 cbm im Jahre 1897). Hiervon waren 1466 Segler mit einem Gesamttraumgehalt von 393219 cbm und 3204 Dampfer mit 3524066 cbm. Die eingegangenen Seeschiffe, sowohl Segler wie Dampfer, vertheilen sich ihrer Nationalität nach wie folgt: Deutsche 2420, Engländer 371, Dänen 651, Schweden 728, Norweger 304, Holländer 97, Russen 72, Franzosen 5, Belgier 4, Italiener 2, Oesterreicher 11, Spanier 5. Ferner gingen ein 1742 Küsten- und Binnenfahrzeuge mit einem Gesamttraumgehalt von 93079 cbm (gegen 1783 mit 92368 in 1897), 13407 Kähne mit 1810119 Tons (gegen 13968 mit 1916807 in 1897) und 959 Ravier-Binnen-



und stromaufwärts fahrende Flussdampfer mit 153 994 cbm. Abgegangen sind 4703 Seeschiffe mit 3 944 028 cbm (gegen 4527 mit 3 822 199 in 1897), 1750 Küsten- und Binnenschiffe mit 93 762 cbm (gegen 1793 mit 93 526 in 1897), 13 456 Kähne mit 1 818 851 Tons (gegen 14 089 mit 1 933 850 in 1897) und 958 Revier-Binnen- und stromaufwärts fahrende Flussdampfer mit 154 646 cbm Raumgehalt.

**Swinemünde:** Es kamen im 1898 an 5329 Seeschiffe mit 4 907 155 cbm Raumgehalt gegen 5094 Schiffe mit 5 010 277 cbm im Jahre 1897. Von diesen waren 3831 Dampfer mit 4 886 300 cbm (gegen 3740 mit 4 791 376 cbm in 1897) und 1498 Segler mit 310 857 cbm (gegen 1354 mit 218 901 cbm in 1897). Abgegangen sind während des Jahres 1898: 5299 Schiffe mit 5 004 079 cbm gegen 5091 mit 5 059 147 in 1897. Von diesen waren 3760 Dampfer mit 4 841 973 cbm (resp. 3760 mit 4 841 973 in 1897) und 1458 Segler mit 308 621 cbm (resp. 1331 mit 217 174 in 1897).

**Stapel münde:** Eingegangen 183 Dampfer mit 92 205,2 cbm und 211 Segler mit 32 518,5 cbm gegen 202 Dampfer mit 94 529,7 cbm und 151 Segler mit 23 067 cbm Raumgehalt im Vorjahre. Ausgegangen 182 Dampfer mit 91 294,7 cbm und 208 Segler mit 32 051,6 cbm Raumgehalt. gegen 201 Dampfer mit 94 360,7 cbm und 154 Segler mit 23 765 cbm Raumgehalt im Vorjahre. Ausgegangen sind: in Ballast 62 Dampfer von 36 468,4 cbm und 123 Segler von 20 122,9 cbm; mit Getreide 1 Dampfer von 833,8 cbm und 20 Segler von 2583,6 cbm; Bretter, Latten und anderes Nutzholz 39 Dampfer von 16 490,3 cbm 37 Segler von 5265,5 cbm; Brennholz 5 Segler mit 718,1 cbm; gemischte Ladung 49 Dampfer von 20 704,8 cbm und 1 Segler von 131 cbm; Spiritus 25 Dampfer von 14 850,9 cbm und 1 Segler von 227,7 cbm; Kohlentheer 3 Segler von 583,9 cbm; Nothhafener 6 Dampfer von 1937,5 cbm und 18 Segler von 2463,7 cbm.

**Libau:** Eingelaufen 810 Dampfer und 213 Segler mit 202 390 Lasten vom Auslande und 165 Dampfer und 434 Segler mit 37 325 Lasten als Küstenfahrer, gegen 1007 Dampfer und 246 Segler mit 253 834 Lasten resp. 252 Dampfer und 483 Segler mit 33 794 Lasten im Jahre 1897.

**Prüfungswesen.** In Papenburg beginnt Montag den 27. Februar d. J. Morgens 8 Uhr eine Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt und zum Seesteuermann. Meldungen sind bis zum 25. d. M. an den Navigationslehrer, Herrn Spillmann in Papenburg zu richten.

Mit den nächsten Prüfungen für Schiffer auf grosser Fahrt wird

in Grabow a/O. am 14. März d. J.

„Danzig“ „22. „ „

„Barth“ „18. April „

und mit der nächsten Seesteuermannsprüfung in Stralsund am 26. April d. J. begonnen werden. Im Anschluss an jede der obigen Schifferprüfungen wird eine Prüfung in der Schiffsdampfmaschinenkunde stattfinden. Anmeldungen zu diesen Prüfungen sind an den Navigationsschuldirektor Herrn Holz, Danzig, zu richten.

**Verbreitung der Tankdampfer.** Erstaunlich ist die schnelle Verbreitung der Tankdampfer. Im Juli 1886 wurde der erste in Geestemünde für einen deutschen Rheder gebaut, er erhielt den verheissungsvollen Namen „Glück auf“. Beim letzten Jahresabschluss stellt sich heraus, dass bereits 180 Tankdampfer

in Fahrt sind. Dieselben vertheilen sich auf die verschiedenen Nationen folgendermassen: England 70 mit 210 586 Br.-T., Deutschland 22 mit 65 112, Holland 18 mit 37 714, Russland 36 mit 30 673, Ver. Staaten 10 mit 16 987, Frankreich 6 mit 11 858, Belgien 5 mit 11 916, Spanien 6 mit 6553, Dänemark 3 mit 4819, Oesterreich 1 mit 2370, Norwegen 1 mit 1780, Schweden und Aegypten je 1 mit 207 resp. 449 Br.-R.-T. Summa 180 mit 401 024 T. Von diesen fallen 164 mit 393 086 T. auf Dampfer und 16 mit 17 949 T. auf Segler.

**Die deutsche überseeische Auswanderung** über deutsche Häfen, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam stellte sich nach den Ermittlungen des Kaiserlichen Statistischen Amtes für das Jahr 1898 und 1897 folgendermassen:

Es wurde befördert im über:	Jahr		
	1898	1897	
Bremen .....	8826	9558	Pers.
Hamburg .....	8170	8802	„
andere deutsche Häfen (Stettin) .....	177	440	„
Deutsche Häfen zusammen .....	17 173	18 801	„
Antwerpen .....	3064	3769	„
Rotterdam .....	550	584	„
Amsterdam .....	50	66	„
Ueberhaupt .....	20 837	23 220	„

Aus deutschen Häfen wurden im Jahre 1898 neben den vorgenannten 17 173 deutschen Auswanderern noch 83 805 Angehörige fremder Staaten befördert. Davon gingen über Bremen 51 760, Hamburg 31 712, Stettin 433 Personen.

**Anheuerungen in Grossbritannien und Irland.** Die englische „Labour Gazette“ bringt einen längeren Artikel über die Anzahl der im Laufe der letzten beiden Jahre in britischen Häfen für britische Schiffe angeheuerten Mannschaften, Schiffsofficiere ausgeschlossen. Den Ausführungen zufolge, sind im letzten Jahre 941 Personen weniger, als im Vorjahre, geheuert. Die nachstehende Tabelle giebt hierüber näheren Aufschluss.

Britische Häfen:	Anzahl der geheuerten Leute:	
	1898	1897
Tyne Häfen .....	43,398	40,859
Sunderland .....	7,136	7,318
Middlesbrough .....	3,912	5,285
Hull .....	16,780	14,712
Grimshy .....	1,655	1,359
Bristol .....	2,662	2,610
Newport .....	8,311	14,381
Cardiff .....	45,620	64,905
Swansea .....	7,788	8,553
Liverpool .....	120,156	117,742
London .....	73,652	73,703
Southampton .....	18,155	16,617
Leith, Grangemouth .....	10,670	8,239
Glasgow .....	28,858	28,415
Dublin .....	1,173	1,180
Belfast .....	3,481	2,005
	398,848	408,789

Zu erwähnen bleibt, dass unter den angeführten Zahlen nicht verschiedene Personen, sondern verschiedene Engagements zu verstehen sind.



## Kleine Mittheilungen.

Die Firma Sartori & Berger, in Kiel, welche Vertreter von „Lloyds“-London im Kaiser Wilhelm-Kanal ist, hat nunmehr auch die Haverieagentur desselben für den Bezirk Kiel übernommen.

Wie aus zuverlässiger Quelle bekannt wird, hat die Hohe Pforte ein Verzeichniß der Landungspunkte der im türkischen Reich gelegenen unterseeischen Telegraphenkabel herausgegeben. Diese Landungspunkte sind in Nr. 50 der „Nachrichten für Seefahrer“ für 1898 auf Seite 931—935 unter laufender Nummer 3255 bis 3261 und 3263 veröffentlicht worden, auch ist den deutschen Konsularbehörden in Bagdad, Beirut, Constantinopel, Jaffa Salonik, Smyrna und Tripolis anheim gestellt, das Verzeichniß zur Einsicht für die deutschen Schiffsführer in den Amtslökalen anzuhängen.

Die Russisch-Chinesische Eisenbahn-Gesellschaft beabsichtigt sechs neue, schnelle Ozeandampfer zu bauen, zum Zweck einer regulären Verbindung vom Endpunkt der Mandschureibahn nach Port Arthur, Shanghai, Nagasaki und zurück. Wie verlautet, sollen mit den Neubauten betraut werden: deutsche Werften für zwei, englische für drei (davon 2 in Newcastle, 1 in Greenock) und holländische für einen Dampfer.

Zwischen der Kanadischen Regierung und französischen Rhedern schweben Verhandlungen, hinsichtlich der Inauguration einer regulären Dampferverbindung von französischen nach kanadischen Häfen und umgekehrt. Seitens des kanadischen Gouvernements sollen 250000 Fr. jährliche Subvention angeboten sein. Die Handelskammer in Bordeaux, im Namen einer bedeutenden Rhederfirma daselbst, leitet die Verhandlungen, deren Abschluss bevorsteht, weil die Forderung französischer Rheder, die Subvention auf 320000 Fr. zu erhöhen, anscheinend von der kanadischen Regierung nicht ablehnend beantwortet sein soll.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 30. Jan. Eingegangen ein Antwortschreiben der Herren Gebr. Klencke aus Hemelingen; demselben beigelegt war eine abermalige Einladung den Vorführungen der Bootaussetzvorrichtung beiwohnen zu wollen. Sowohl der Inhalt der Antwort, als die beobachtete Form in der Einladung, riefen theils Unmuth, theils Erstaunen unter den Mitgliedern wach. Der Vorschlag, beide Schreiben unbeantwortet zu lassen, wurde einstimmig angenommen. Zur Tagesordnung: „Prüfungsvorschriften für Schiffer und Seesteuerleute“ referirt in längerer Ausführung der zum Vereinstag in voriger Sitzung als Delegirter gewählte Navigationslehrer Herr Dr. Bolte. Redner schildert kurz die Geschichte der Reformbestrebungen hinsichtlich der Prüfungsvorschriften, und findet beim Vergleich der s. Z. vom Verein gefassten Resolution mit denen anderer Vereine, dass mit Ausnahme weniger Punkte, sich die Grundgedanken des Hamburger Vereins in allen Anträgen wiederfinden. Durch Stimmenmehrheit wird der Referent angewiesen, einem Antrage, die Stabilitätslehre als fakultativen Unterrichtsstoff einzuführen, zuzustimmen, dagegen dem Vorschlage, dass eingehende Kenntniß der deutschen Sprache von der Erlangung des Steuermanns- resp. Schifferpatents abhängig sei, ablehnend gegenüberzustehen. Nachdem sich zum Thema noch verschiedene Mitglieder ge-

äußert, verliest der Vorsitzende aus der „N.-O. Ztg.“ die Referate der letzten Versammlungen des Nautischen Vereins zu Kiel. Erwähnten Notizen zufolge, hat der Kieler Verein noch den Antrag für drei weitere Themata, als Gegenstand der Tagesordnung zum Vereinstage gestellt. 1. Ruderkommando. 2. Maschinistenprüfungen. 3. Deutsche Seemannsheimen im Auslande. Der Vorsitzende, nachdem er zu den einzelnen Punkten kurze Bemerkungen gemacht, stellt anheim die drei Gegenstände auf die nächste Tagesordnung zu bringen. Der Vorschlag erfährt einmüthige Unterstützung.

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 1. Februar. Als ordentliche Mitglieder werden die Herren Kapitän F. Nissen, „Pergamon“, H. Behr, Lootse aus Oevelgönne und A. Ilgen, „Hellas“, aufgenommen; zur Aufnahme vorgeschlagen wird ein Kapitän. Eine Einladung, dem kommenden Verbandstage in Berlin beizuwohnen, hat der Wirkl. Geh. Adm.-Rath Herr Prof. Dr. Neumayr, Ehrenmitglied des Vereins Deutscher Seeschiffer, abgelehnt, weil seine Zeit anderweitig stark in Anspruch genommen ist. Von den Herren Klencke aus Hemelingen die schriftliche Einladung, den Probeversuchen ihres patentirten Bootaussetzapparates beizuwohnen: Weil zum Verbandstage noch viele Angelegenheiten erledigt werden müssen, wird ein Mitglied später über die Erfindung berichten. In diesem Sinne wird den Herren Klencke geantwortet werden. Bezüglich der Tages-Ordnung des Verbandstages erwähnt der Vorsitzende, dass vom hiesigen Verein über das Thema „Verbesserung des Feuers von Helgoland“ referirt werde; es sei desshalb ein weiteres Eingehen wünschenswerth, damit der Delegirte die Wünsche des Vereins kennen lerne. Ein Mitglied theilt seine im Laufe der letzten zehn Jahre gemachten Beobachtungen, hinsichtlich des Feuers und Nebelsignals von Helgoland mit. Das Resumé des Vortrages ist, dass sowohl Feuer als Nebelsignal sehr häufig versagt haben. Befürwortet wird ein starkes weisses Blitzfeuer und eine laute Sirene, im Ton verschieden von der des I. Elbfeuerschiffs. Eine lebhaft debattirte greift darauf Platz, deren Resultat folgende Resolution ist: „Der Verein Deutscher Seeschiffer empfiehlt in Anbetracht der Wichtigkeit, welche das Helgoländer Feuer, als Ansteuerungspunkt mit Recht einnimmt, dass daselbst ein untrügliches, erstklassiges weisses Blitzfeuer und eine starke Nebelsirene, verschieden von der des ersten Elbfeuerschiffes errichtet werde.“

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 26. Januar abgehaltenen Versammlung, welche sehr zahlreich besucht war, wurden 6 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen waren zu verzeichnen: Schreiben vom Deutschen Nautischen Verein; solche vom Ehrenmitgliede W. Döring-Bremen und den Herren Nafzger & Rau, hier; in welchem letzteren um die Abgabe eines Gutachtens über das eingesandte Rettungskissen gebeten wird; Zuschriften von Mitgliedern aus Hongkong, London, Bremen, Grabow und hier. Verhandelt wurde sodann über die Abhaltung eines Verbandstages des Verbandes Deutscher Seesteuerleute und nach reiflicher Diskussion beschlossen, den Brudervereinen zu empfehlen, einen solchen im Laufe des nächsten Monats in Hamburg abzuhalten. Hierauf wurden einige interne Angelegenheiten besprochen und dann auf die am 5. Februar d. J. stattfindende gemüthliche Zusammenkunft hingewiesen, sowie Ersatzwahlen für einige Herren zum Verwaltungsrathe vorgenommen. Hierauf wurde auf den in kürzester Frist beginnenden Geburtstag seiner Majestät aufmerksam gemacht und ein Hoch ausgedrückt, sowie beschlossen, ein Glückwunschtelegramm abzuschicken; worauf die Versammlung geschlossen wurde.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 1. Februar 1899.

Ausfrachten sind nicht weiter gewichen, da infolge des eingetretenen Ostwindes keine neuen Ankünfte von Schiffen stattfanden. Heimfrachten im Allgemeinen zeigen ein freundliches Bild. Salpeter für prompte Beladung offerirt 25/6 minus 1/3 direct. Für neue Ernte in San Francisco offeriren Befrachter schon 28/9 für Getreide. Weizenfrachten für Süd-Australien und Melbourne sind sehr fest und Befrachter zahlen schlank 30/— bis März Beladung. Ein gleiches erfreuliches Bild zeigt Neu-Seeland, welches selbst bis Juni Cancelling 30/— bis 31/3 offerirt. Nachstehend einige Abschlüsse:  
 „Queen Victoria“, Newyork/Shanghai, 24 c.  
 „Crown of Germany“, Newyork/Shanghai, 24 c.  
 „Doris“, Pocopilla/U. K. Cont., 25/— ./. 1/3.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 20. Januar 1899.

Während Getreideabschlüsse fortgesetzt eine zurückgehende Tendenz in Frachtraten zeigen und allem Anschein nach neue Abschlüsse scheinbar fortgesetzt seltener werden, können wir andererseits im Allgemeinen über eine lebhaft absorbirte Räumte berichten. Im Uebrigen können wir nur auf eine baldige Wiederkehr eines lebhaften Bedarfs nach unseren Cerealien hoffen, denn ohne solche wird unser Markt, in Ermangelung von Baumwolle-Vers Schiffungen, die fallende Tendenz weiter verfolgen. Einige Abschlüsse haben für Holz von den Golf-Häfen Platz gegriffen, dortige Charterer sind scheinbar befriedigt, mit den gegenwärtigen Raten freier operiren zu können. — Die Lage unseres Segelschiffmarktes ist seit unserem letzten Bericht unverändert geblieben; das Geschäft ist infolge des Meinungsunterschiedes zwischen Rhedern und Vers Schiffern mit Bezug auf die Höhe der Raten, sehr beschränkt.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	15/	15/	10/
London,	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	20/	15/	12,6
Glasgow,	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	20/	15/	15/
Bristol	4d	22,6	15/	17/6
Hull	4d	22,6	20/	17/6
Leith	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	25/	20/	17/6
Newcastle	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	25/	20/	15a17,6
Hamburg	50 s	24c.	20 cents.	50 mk.
Rotterdam	30c.	25 cts.	20 cts.	12a16c.
Amsterdam	30c.	25 cts.	20 cts.	12a16c.
Kopenhagen	3/3	25/	20/	25/
Bordeaux	3/3	32 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> cts.	27 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> c.	5 8
Antwerpen	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	23/9	15/	17/6
Bremen	55 s Feb.	27c.	20c.	12c.
Marseille	3/4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	25/	20/	22,6a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 20 c. — Hamburg 30 c.  
 — Rotterdam 30 c. — Amsterdam 30 c. — Kopenhagen 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d.  
 — Antwerpen 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. — Bremen 30 c. —.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	3/7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3/7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3/3	3/4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> , .....
Raff. Petrol. p. Segel ....	.....	.....	2/4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> a3/6	..... 24c.
	Hongkong.	Java.	Caleutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	20c.	18c.	14c.	21c.

## Büchersaal.

Englischer Kanal, Segelhandbuch, II. Theil. Die französische Küste, II. Auflage, Herausgegeben von der Deutschen Seewarte. In Kommission bei L. Friedrichsen & Co., Hamburg.

Die vorliegende zweite Ausgabe ist auf Grund der ersten, sowie der seitdem erschienenen Instructions Nautiques sur la Côte Nord de France und Channel Pilot, umgearbeitet und erweitert worden. Ferner dienten zur Vervollständigung des Materials die deutschen Consularämtern zugänglichen Beobachtungen, ebenso wie die aus den Fragebogen der Seewarte vermerkten Aufzeichnungen deutscher Kapitäne und nicht minder die neu erschienenen amtlichen englischen und französischen Seekarten. Die für den deutschen Schiffsverkehr besonders in Betracht kommenden Häfen, sind eingehend behandelt. Im Text sind 9 Hafenpläne und 87 Küstenansichten enthalten. Vom reichhaltigen Inhalt sei Folgendes hervorgehoben. Die „Einleitung“ giebt Aufschlüsse über Betonung, Lootsenwesen, Signale für Schlepper, im Nebel, im Sturm und Semaphorstationen, Gezeitenangaben und Gezeitentafeln für die französische Küste von Dünkirchen bis Quessant. Nach diesen einleitenden Bemerkungen folgt eine Eintheilung des Buches in neun Abschnitte, folgendem Inhalte: 1. Von der belgischen Grenze bis Kap Gris-Nez. 2. — bis Kap Antifer. 3. — bis Kap Barfleur. 4. — bis Kap la Hague. 5. — bis nach Granville. 6. bis Kap Fréhel. 7. — bis zu den Héaux-Klippen und von letzteren bis zur Insel Quessant. Der neunte Abschnitt behandelt die Kanal-Inseln. Wie alle von der Seewarte herausgegebenen Werke zur Erleichterung der Navigation, zeichnet sich auch das vorliegende durch knappe, klare und Jedem verständliche Ausdrucksweise aus. Angenehm zu begrüßen ist, dass der II. und III. Theil, früher zwei von einander unabhängige Bücher, von denen der erste die französische Küste, der zweite die Kanalinseln behandelte, nunmehr als ein einheitliches Werk zusammengefasst sind.

Kleines Nautisches Jahrbuch für 1899. Herausgegeben von W. Ludolph. Verlag von M. Heinsius, Nachfolger, Leipzig.

Wie seit siebenunddreissig Jahren so auch jetzt, ist das unter Schiffern und Schiffsofficieren beliebte Nautische Jahrbuch herausgegeben. Aus seinem Inhalt heben wir hervor: Mondphasen, Hafenzeit der wichtigsten Küstenplätze, Hochwasser für Bremerhaven, Brake, Vegesack, Cuxhaven und Dover. Nordsternbreite und Nordsternazimuth, Gesamtbeschickung für Sonne und andere Fixsterne, verschiedene Kurse und Distanzen in der Nordsee und im Englischen Kanal etc.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1884 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 6.

Hamburg, den 11. Februar.

XXXVI. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Zur Reform der nautischen Prüfungen. — Die Stellung eines Ingenieurs in der englischen Marine. — Deutscher Nautischer Verein. Sechstes Rundschreiben. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

An der Hamburger Wasserkante scheinen sich die Verhältnisse zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer leider wieder etwas zuzuspitzen. Mit dem 1. Februar ist hier der Arbeitsnachweis des Stauereibetriebs von Hamburg-Altona in Kraft getreten. Die Arbeiter stellen bei dieser Einrichtung die Forderung, dass eine zu gleichen Theilen aus Arbeitgebern und Arbeitnehmern bestehende Beschwerdekommission gebildet werde, welcher auch die Leitung und Beaufsichtigung des Arbeitsnachweises zustehen soll. Falls diese Forderung nicht gewährt wird, soll in einer zwischen dem 18. und 20. Februar d. J. stattfindenden Versammlung Beschluss darüber gefasst werden, ob in einen Strike eingetreten werden soll. Es dürfte nicht wahrscheinlich sein, dass der Arbeitgeberverband sich zu Konzessionen in dieser Hinsicht herbeilassen wird. Hoffentlich wird in den Kreisen der Arbeiter bis dahin noch eine bessere Einsicht Platz greifen, so dass ein Ausstand mit seinen vorhängnissvollen Folgen diesmal noch abgewendet wird. Der Zeitpunkt für einen Strike wäre nicht gerade günstig gewählt, da in der letzten Zeit in Folge des etwas flauer gewordenen Hafenverkehrs ein übergrosses Angebot von Arbeitskräften zu konstatiren war. Vorläufig hat die Organisation der Schauerleute in einer Versammlung vom 29. Januar eine für eine Verständigung wenig aussichtsvolle Resolution gefasst. Es heisst in derselben: „Die p. p. Versammlung beschliesst, den Arbeitsnachweis für Schauerleute, wie er vom Verein

der Stauer und dem Arbeitgeberverband geplant ist, nicht anzuerkennen. Die Versammlung beauftragt den Vorstand der Organisation, das von den Schauerleuten ausgearbeitete Statut dem Arbeitgeberverband zu unterbreiten mit der Erklärung, dass die Schauerleute nur einen solchen Arbeitsnachweis anerkennen werden, der auf der Basis dieses Statuts aufgebaut ist.“

Der oben ausgesprochene Wunsch, es möge unter den Hamburger Schauerleuten bis zum 18. bzw. 20. Februar bessere Einsicht Platz greifen, scheint, soweit die Stimmung in der letzten Versammlung des Hafenarbeiter-Verbandes als Maassstab dienen darf, leider nicht in Erfüllung zu gehen. Geschickt in die Debatte geworfene Redensarten, wie „Die Chancen stehen nicht schlecht“, oder „Lasst es auf das Aeusserste ankommen“ verfehlten nicht, dem Redner den gewünschten Beifall zu bringen. Der Wortlaut der nachstehenden Resolution lässt die infolge angehörter Reden hervorgerufene erregte Stimmung erkennen, unter deren Eindruck sich die 1500 Versammelten am Schluss der Debatte anscheinend befunden haben:

„Die heutige (am 5. Febr.) Extra-Versammlung beschliesst, den am 29. Januar mit 98 pCt. Majorität gefassten Beschluss unter allen Umständen aufrecht zu erhalten. Sollten die einzelnen Arbeitgeber im Gegensatz zu ihren Bekanntmachungen damit fortfahren, dass sie schon jetzt die Leute durch Maassregelung und dergleichen zwingen, sich Karten zu holen, dann sehen sich die organisirten Schauerleute gezwungen, ganz energisch Gegenmaassregeln zu ergreifen.“



Am 31. Januar ist in Hull eine Conferenz englischer Fischereiinteressen abgehalten. War auch der Hauptzweck der Zusammenkunft eine Kundgebung gegen den Regierungsbeschluss bezüglich der Wegerechtsfrage der Fischdampfer, auf die wir in nächster Nummer zurückkommen werden, so kamen doch auch noch andere Punkte zur Erörterung. Von Letzteren interessirt uns am Meisten die Beantwortung der Frage, „ob es britischen Fischdampfern auch ferner verboten bleiben soll, in der Firth of Moray zu fischen.“ Zu diesem Thema ist vor zwei Jahren in Nr. 18 Stellung genommen, als ein englisches Küstenwachtschiff die deutsche Fischerbark „Alster“ aus Altona hinderte, ihren im Firth of Moray gemachten erheblichen Fang dort zu landen. Die Aufmerksamkeit, welche dieser Affaire seitens der englischen und deutschen Presse geschenkt wurde, sowie die dem Vorfall folgende Gerichtsverhandlung hatten zur Folge, die eigenthümlichen, gewiss aus alter Vorzeit stammenden, in der Firth of Moray bestehenden Vorschriften zu kennzeichnen, denen zufolge jedem Ausländer — natürlich ausserhalb der Dreimeilengrenze — dort der Fischfang erlaubt ist, dem Briten dagegen nicht. — Seitdem, also seit beinahe zwei Jahren, hat weder die englische Regierung versucht das unnatürliche Gesetz abzuschaffen, noch sind merkwürdigerweise bis zum 31. Januar aus Kreisen der britischen Fischereibevölkerung Anträge in diesem Sinne gemacht worden. Wenn nun die Conferenz in Hull an das Handelsamt die Forderung stellt, das noch bestehende Verbot abzuschaffen, so ist in diesem Falle das gewiss nicht unberechtigt verletzte Nationalgefühl der Engländer wohl zu verstehen. Wir Deutschen würden, wenn ähnliche Privilegien Ausländern gegenüber innerhalb der Grenzen unseres Territorialgebietes beständen, wohl kaum zwei Jahre nach dem Vorfall der „Alster“ mit Beschwerden an die Regierung gewartet haben.

Ausser der bereits in voriger Nummer erwähnten Zusammenkunft deutscher Seeschiffvereine in Berlin, wird eine ähnliche, wie seit langen Jahren, auch seitens nautischer Vereine am 27. und 28. Februar, unter der bekannten Bezeichnung „Nautischer Vereinstag“ stattfinden. Die Tagesordnung, deren Wortlaut später folgt, ist sehr reichhaltig und nicht minder inhaltsschwer. Allein von vier Seiten liegen Anträge vor, deren Verwirklichung sehr wünschenswerth im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt ist. Dann die „Prüfungsvorschriften für Schiffer und Steuerleute“, ein Gegenstand, der sowohl den die Schifffahrt ausübenden Erwerbsklassen, soweit ihre Vertreter eines Steuermanns- resp. Schifferpatentes bedürfen, von Bedeutung ist, als auch Denjenigen, deren Beruf es ist, den Prüflingen diejenigen Kenntnisse einzuprägen, welche zum erfolgreichen Lösen der Prüfungsaufgaben er-

forderlich sind. Ein weiteres Thema, mit dem sich alle nautischen Vereine und Handelskammern bereits beschäftigten, ist die Tarifffrage im Kaiser Wilhelm-Kanal. Man kann sagen, dass so ziemlich alle von den genannten Corporationen gefassten Resolutionen hinsichtlich des zukünftigen Tarifs mehr oder minder von einander abweichen. Deshalb dürfen wir bei der Besprechung dieses Punktes gewiss erwarten, dass „die Geister aufeinander platzen“. „Internationale Dampferlinien“, ein weiterer Punkt, ist ein Thema, dessen Erörterungen weit über die Grenzen des Vaterlandes hinaus Beachtung finden werden. Hiernach folgt die „Abänderung des Ruderkommandos“, schon im letzten Jahre vom Kieler Verein zur Debatte gestellt, ohne dem Referenten Stimmenmehrheit zu bringen; ferner von derselben Adresse die „Abänderung der Befähigungsvorschriften für Maschinisten“. Nächst dem „Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute“, vertreten durch den Vorsitzenden der See-Berufsgenossenschaft, Herrn Laeisz, der wie kaum ein Anderer berufen erscheint, Aufschluss zu geben, wie weit das Postulat aller Seeleute, die Fürsorgepflicht des Staates auch auf die von klimatischen Krankheiten Betroffenen bezw. deren Wittwen und Waisen auszudehnen, Berücksichtigung finden dürfte. Zuletzt wird noch der Secretär der Hamburger Handelskammer, Herr Dr. Gütschow, über den Begriff „Heimathhafen“ im neuen Handelsgesetzbuch referiren. — Es war, in Anbetracht der aufgezählten Gegenstände, wohl nicht zuviel behauptet, wenn wir die Tagesordnung reichhaltig und inhaltsschwer nannten. Zu hoffen und wünschen bleibt, dass alle Anträge, die wirklich geeignet sind, der Schifffahrt und ihren Vertretern Nutzen zu bringen, entsprechende Unterstützung finden. Die Tagesordnung und die Namen der Referenten lauten:

1. Geschäftliches: Wahlen, Rechnungsablage, Berichte, sonstige Mittheilungen.
2. Prüfungsvorschriften für Schiffer und Seesteuerleute. (Ref.: Navigationslehrer Dr. Bolte-Hamburg.)
3. Kaiser Wilhelm-Kanal-Tarif. (Ref.: Handelskammersyndikus Dr. Boysen-Kiel.)
4. Einrichtungen für die Sicherheit der Schifffahrt: a. Befeuern des Rothen Meers. (Ref.: Prokurant Leist-Bremen.) b. Verbesserung des Leuchtfuers Arkona. (Ref.: Kapitän Engelman-Stettin.) c. Auslegung eines Feuerschiffes auf der Oderbank. (Ref.: Kapitän Engelman-Stettin.) d. Verbesserung der Befeuern im Fehmarnbelt. (Ref.: Handelskammersyndikus Dr. Boysen-Kiel.) e. Errichtung einer Nebelsignation auf der Südwestspitze von Gotland. (Ref.: Kapitän J. A. Heitmann-Lübeck.)
5. Unterstützung von Seemannsboimen im Auslande. (Ref.: Landesversicherungsrath Hansen-Kiel.)
6. Internationale Dampferlinien. (Ref.: Obetinspektor Meyer-Hamburg.)
7. Abänderung des Ruderkommandos. (Ref.: Kontreadmiral z. D. Aschenborn-Kiel.)
8. Abänderung der Befähigungsvorschriften für Maschinisten. (Antrag des Kieler Nautischen Vereins.)



9. Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute. (Ref.: Herr Laeisz, Vorsitzender der See-Berufsgenossenschaft.)

10. Begriff des „Heimathshafens“ im Gesetz, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und im Deutschen Handelsgesetzbuch. (Ref.: Handelskammersekretär Dr. Gültzow-Hamburg.)

Wie bekannt, stand auf der Tagesordnung der letzten internationalen maritimen Conferenz „die Haftbarkeit der Rheder bei Kollisionsfällen“ zur Besprechung. Da eine Meinungsübereinstimmung in Form einer Resolution, ob die Haftbarkeit nur mit Schiff und Ladung oder auf die Person auszudehnen sei, angesichts der verschiedenen widerstreitenden Ansichten nicht möglich war, wird auf der diesjährigen Conferenz, die in London stattfindet, die Debatte fortgesetzt werden. Inzwischen ist von hervorragenden englischen Rhedern für das kontinentale System, die Haftbarkeit in rem, eifrig Propaganda gemacht. Bereits früher ist diese Agitation hier beleuchtet, und gewünscht, englische Rheder möchten, wenn sie sich nicht ganz zum kontinentalen System bekennen wollen, Vorschläge machen, auf deren Basis ein Compromiss möglich wird, damit das gesteckte Ziel, ein internationales Gesetz zu schaffen, bald erreicht werde.

Wie uns die englische Presse zu melden weiss, sind Vorschläge in vorhin angedeuteter Richtung von Mr. Warrack, einer in englischen Rhederkreisen bekannten Persönlichkeit gemacht. Eine Aenderung in der Ausdehnung der Haftbarkeit hält derselbe absolut für nothwendig, weil der bestehende Satz von 8 £ per T. des beschädigten Schiffes im Jahre 1862, unter Zugrundelegung des Werthes und des Gesamttraumgehaltes der damaligen britischen Handelsflotte festgestellt ist. Weiter ist Mr. Warrack dagegen, dass die Haftbarkeit bis zu 15 £ per T., wenn Menschenverlust zu beklagen ist, wie bisher, ausgedehnt bleibe, da erfahrungsgemäss es im einzelnen Falle ganz von der subjektiven Auffassung des Richters abhängt, ob die Haftbarkeit bis zur äussersten Grenze der Zulässigkeit, also bis zu 15 £ per T., oder geringer in Anwendung kommt. Um dieses in Zukunft zu vermeiden, schlägt Mr. Warrack vor, ausser dem Haftsatz für Eigenthumsverlust oder Beschädigung, eine Pauschalsumme, deren Höhe vom Alter des Schiffes abhängt, zu fixiren. Ferner befürwortet er, sofern bei der Collision nur Materialverlust oder Beschädigung zu beklagen sind, bezüglich der Haftbarkeit folgende Grenzen:

£ 9	0	solange das Schiff weniger als 4 Jahre alt ist,
„ 6	10	„ „ „ „ „ 8 „ „ „
„ 4	15	„ „ „ „ „ 12 „ „ „
„ 3	10	„ „ „ „ über 12 „ „ „

Ob die nichtenglischen Delegirten zur diesjährigen Konferenz diesen Vorschlag, wenn derselbe als Antrag mit genügender Unterstützung eingebracht wird, zustimmen können, muss natürlich

noch eine offene Frage bleiben. Unsympathisch scheint er im Allgemeinen nicht zu sein.

In Frankreich scheint das Bewusstsein, das etwas zur Hebung der maritimen Interessen des Landes geschehen müsse, immer mehr Boden zu gewinnen. Eine Anzahl Parlamentsmitglieder und anderer prominenter Leute aus maritimen Kreisen haben sich zu einem Comité zusammengethan, das die Gründung einer grossen maritimen Liga anstrebt. Das Programm ist ein äusserst umfangreiches, und die ins Leben gerufene Verbindung hat sich grosse Ziele gesteckt. Ihre Bemühungen sollen gelten der:

- 1) Entwicklung der Kriegsflotte und der See-streitkräfte allgemein;
- 2) Entwicklung der Handelsflotte;
- 3) Entwicklung der Flotte von Auxiliarschiffen, die im Ernstfalle in Kriegs- oder Transportschiffe verwandelt werden können;
- 4) Entwicklung der maritimen Telegraphenkabel;
- 5) Förderung der Binnenschifffahrt;
- 6) Förderung des maritimen und commerciellen Theils der Weltausstellung von 1900.
- 7) Feier historischer maritimer Gedenktage, der Geburtstage hervorragender französischer Seeleute, Veranstaltung maritimer Feste in Frankreich und den Kolonien;
- 8) Schaffung von Wohlfahrtseinrichtungen für die Seeleute auf Gegenseitigkeit.

Wenn irgend etwas an dem Programm zu tadeln ist, so ist es Das, dass es zu gut ist, d. h. zu umfangreich ist, um wirklich eine Gemeinschaft von Interessenten auf Grund desselben zusammen zu führen, zusammen zu halten und zu erspriesslichem gemeinschaftlichem Arbeiten anzuspornen. Es scheint uns, als ob man in Frankreich noch immer nicht das Verhängnissvolle der auf die Spitze getriebenen Centralisation zu erfassen vermag. Viel wirksamer würde sich ein Programm gestalten, dessen Grenzen etwas enger gezogen wären, so dass es das volle Interesse der wirthschaftlich Betheiligten beanspruchen könnte. Man wird aber doch zugeben müssen, dass beispielsweise für einen Kaufahrteimann die Entwicklung der Kriegsmarine zwar ein nationales, keineswegs aber ein so intensives wirthschaftliches Interesse besitzt, dass er sich mit Feuereifer dieser Aufgabe widmen könnte, wie er ihn andererseits bethätigen würde, wenn es sich um eine nabeliegende wirthschaftliche Frage handelte. Eine Zersplitterung der Kräfte wird, so wie die Liga aufgezo-gen werden soll, unausbleiblich sein, und viel gescheiter wäre es gewesen, getrennte Organisationen zu schaffen, die späterhin bei ihrer weiteren Ausgestaltung immerhin Fühlung miteinander hätten gewinnen können, zu erspriesslichem Zusammenwirken.

Im Bau von Monstreschiffen scheint fürs erste ein Stillstand noch nicht zu erwarten. „Kaiser Wilhelm der Grosse“, „Deutschland“ und „Oceanic“, gegenwärtig die grössten der Grossen sollen noch übertrumpft werden. Die „Shipping Gazette“ meldet, dass eine transatlantische Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit den Vorarbeiten für einen Neubau beschäftigt ist, der in Bezug auf Dimensionen alles bis jetzt Bestehende und in der Entstehung Begriffene in den Schatten stellen soll. Die Vorarbeiten sollen bereits soweit gediehen sein, dass der Abschluss mit einer Werft demnächst zu erwarten steht.

„Der Mond verzehrt oder „frisst“ die Wolken.“ „La lune mange les nuages“. Ein Sprichwort, das sowohl unter deutschen als französischen Seeleuten, jama kann wohl sagen, unter allen Seeleuten verbreitet ist und dessen Glaubwürdigkeit selbst von intelligenten Jüngern Neptuns kaum bezweifelt wird, hat der französische Astronom, Dr. Fines, eine unbegründete Redensart genannt und seine Behauptung auch zu beweisen versucht. Er berichtet in einem längeren, der meteorologischen Gesellschaft zu Paris gehaltenen Vortrage „Einfluss des Mondes auf die Bewölkung“, unter Anderem das Ergebniss seiner Beobachtungen:

Einfluss des Mondes auf den täglichen Gang der Bewölkung.

Abweichungen der Bewölkung vom Tagesmittel.

Stunde	Neu-mond	Erstes Viertel	Voll-mond	Letztes Viertel	Mittel
1a	—0.7	—1.1	—0.6	—0.3	—0.7
4	—0.4	—0.1	0.0	—0.2	—0.2
5	—0.2	—0.2	0.0	—0.1	—0.1
6	0.0	—0.3	—0.1	—0.2	—0.1
7	0.1	—0.1	0.0	0.2	0.1
8	0.3	0.0	0.1	0.4	0.2
9	0.0	0.2	0.2	0.5	0.2
10	0.2	0.6	0.6	0.4	0.5
11	0.3	0.6	0.7	0.5	0.4
Mittg.	0.7	0.6	0.7	0.7	0.7
1p	0.9	0.5	0.8	1.0	0.8
2	1.1	0.6	0.4	0.8	0.7
3	1.0	0.5	0.2	0.5	0.6
4	0.3	0.7	0.3	0.4	0.4
5	—0.1	0.2	0.1	0.2	0.1
6	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0
7	—0.1	—0.2	—0.4	—0.3	—0.2
8	—0.4	—0.5	—0.5	—0.7	—0.5
9	—0.5	—0.6	—0.9	—0.6	—0.6
10	—0.6	—0.8	—1.0	—0.8	—0.8
11	—0.6	—0.7	—0.9	—1.0	—0.8
Mittn.	—0.7	—0.6	—0.8	—0.7	—0.7

„Der tägliche Gang der Bewölkung ist der gleiche bei allen Mondvierteln, dieselben zeigen keinen Einfluss auf denselben. Auch die mittlere Bewölkung ist bei Neumond und Vollmond die gleiche. Die Meinung, dass der Mond einen merklichen Einfluss auf die Zerstreuung der Wolken habe, ist desshalb irrig. Im allgemeinen nimmt die Bewölkung abends ab, was auch immer das Alter des Mondes ist, da aber bei Vollmond diese Thatsache viel mehr in die Augen fällt, hat man sie deshalb wesentlich dem Mond selbst zugeschrieben.“

## Zur Reform der nautischen Prüfungen.

Von geschätzter Seite wird uns geschrieben: Laut und immer lauter ertönt aus allen mit der Seefahrt in Verbindung stehenden Kreisen der Ruf nach Abänderung des Lehrplans der nautischen Bildungsanstalten und ihrer Schlussprüfungen und so kann auch unsere den Interessen der deutschen Schifffahrt dienende Zeitschrift nicht umhin, diese Frage in den Kreis ihrer Erörterungen zu ziehen: sind doch durch den in den letzten Jahrzehnten erfolgten Uebergang vom Holz- zum Eisenschiff, sowie durch die bedeutend vervollkommnete Methode der astronomischen Ortsbestimmung die Bedingungen der Schifffahrt so sehr verändert worden, dass diesem Verlangen seine Berechtigung nicht abzusprechen ist.

Bekanntlich ist das Prüfungswesen an den deutschen Seefahrtsschulen Reichssache, insofern als der Reichskanzler die Prüfungs-Vorschriften erlässt und die dafür bestimmten Aufgaben entwerfen lässt, auch einen Reichs-Inspector ernannt, der, soweit möglich, sämtlichen im Deutschen Reich abgehaltenen Steuermanns- und Schiffer-Prüfungen beiwohnt und auf die gleichmässige Auslegung und Handhabung der Vorschriften zu achten hat. Das Navigationsschulwesen ist dagegen in den einzelnen Küstenstaaten Sache der betreffenden Landes-Regierungen, weshalb auch die Lehrpläne und Lehrmethoden an den verschiedenen Seefahrtsschulen im Einzelnen manche Verschiedenheiten aufweisen; im grossen Ganzen stimmen sie jedoch mit einander überein, also darin, dass bei jeder Vollanstalt ausser der Vorbereitungsschule eine Steuermanns- und eine Schifferklasse eingerichtet ist, in denen wegen der gleichen Lehrziele auch das gleiche Lehrpensum durchgenommen wird. Bei etwaigen Abänderungen dieser Lehrpläne und Prüfungsvorschriften hat man

vor Allem stets im Auge zu behalten, welchem Zwecke die Seefahrtsschulen und ihre Prüfungen dienen: ein Zweifel kann darüber nicht aufkommen. In der Steuermannsklasse soll der junge Seemann sich die theoretischen Kenntnisse erwerben, welche ihn in den Stand setzten, ein Schiff mit Sicherheit über See zu bringen, — die dazu nöthigen praktischen Kenntnisse hat er sich in der Praxis des Seelebens zu verschaffen — in der Schifferklasse sollen diese Kenntnisse wieder aufgefrischt und vertieft werden, auch soll hier der angehende Schiffsführer eine allgemeine Kenntniss der in sein Fach schlagenden geschäftlichen und rechtlichen Fragen erlangen. In den Prüfungen hat der Kandidat nachzuweisen, dass er seine Lehrzeit gut ausgenutzt und sich die verlangten Kenntnisse und Fertigkeiten erworben hat. Diese Prüfungen umfassen daher das ganze Gebiet dessen, was in der betreffenden Klasse gelehrt wird; umgekehrt liegt es aber auch in der Natur der Sache, dass der Klassenlehrer sich in seinem Vortrag und dem Unterricht der Hauptsache nach auf dasjenige beschränkt, was in der Prüfung verlangt wird, wenn ihm nicht grade eine Vertiefung oder Erweiterung des Unterrichts zur Erlangung eines besseren Verständnisses seitens der Schüler vertheilhaft erscheint. Wegen dieser gegenseitigen Beziehungen zwischen dem Lehrplan und der Prüfungs-Ordnung, genügt es auch, etwaige Abänderungs-Vorschläge an einem dieser beiden Punkte anzubringen, da hierdurch der andere mit betroffen wird.

Sehen wir uns zuerst die Aufgaben an, die in der jetzigen Steuermannsprüfung vorkommen, so finden wir in der schriftlichen Prüfung:

- a) allgemeine: deutschen Aufsatz, Arithmetik, Planimetrie, Stereometrie und ebene Trigonometrie;
- b) nautische: mathematische Geographie, Logg, Abstand, Strom, Koppelkurs, Seekarte, Journal, Strassenrecht, Breitenbestimmung aus Meridianhöhen, Neben-Meridianhöhen und aus 2 Sonnenhöhen, Längenbestimmung aus Mondstrecken und Chronometer, Missweisungsbestimmung, Höhenberechnung und Hochwasser.

Die praktische Prüfung umfasst die Praxis der Winkelmessung mittels Sextant und Oktant und die mündliche Prüfung erstreckt sich auf englische Sprache, Takel- und Manövrirkunde, Stauung von Ladungen, die Lehre vom Kompass und einige weitere Disziplinen, die jedoch nicht jedesmal alle durchgenommen werden.

Die Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt oder kurz Schifferprüfung enthält so ziemlich dieselben Aufgaben, nur kommen noch hinzu: sphärische Trigonometrie, Kulminations-Berechnung, Zeitbestimmung und Bestimmung von Stand und Gang des Chronometers aus gleichen Sonnenhöhen, sowie

Luft- und Meeresströmungen, auch sind in mehreren Fächern die Aufgaben eingehender als in der Steuermannsprüfung. Unter den 21 Aufgaben der schriftlichen Steuermannsprüfung sind die Breitenbestimmungen — mit Ausnahme der aus zwei Höhen —, die Längen- und Missweisungs-Bestimmungen, Kartenaufgabe und Koppelkurs-Bedingungs-Aufgaben, d. h. wer eine dieser Aufgaben nicht genügend gelöst, hat die Prüfung nicht bestanden; von den übrigen 9 nautischen und 5 allgemeinen Aufgaben reicht die genügende Lösung von 5 resp. 3 derselben zum Bestehen der Prüfung aus. Aehnlich ist es in der Schifferprüfung.

An Abänderungsvorschlägen sind etwa folgende aufgetaucht:

1) Es ist der deutschen Sprache ein grösseres Gewicht beizulegen und die entsprechende Aufgabe als Bedingungs-Aufgabe zu erklären. Es ist wohl nicht zu bestreiten, dass damit nur den erhöhten Anforderungen der Gegenwart Rechnung getragen wird; auch wird man hier nicht bei der jetzigen Bestimmung, wonach eine Kenntniss der deutschen Sprache bis zur Fähigkeit sich mündlich und schriftlich verständlich auszudrücken ausreicht, stehen bleiben dürfen. Freilich wird man hier auch nicht zu weit gehen können, wenn man nicht denjenigen Theil unserer Küstenbevölkerung, welcher nur eine Volksschule, vielleicht eine solche auf dem Lande besucht hat, von der Laufbahn eines Schiffs-offiziers ausschliessen will.

2) Abstand- und Strom-Aufgaben sollen als selbstständige Aufgaben fortfallen, da sie in die Karten-Aufgabe gehören und in dieser jetzt auch schon vorkommen.

3) Alle logarithmischen Aufgaben brauchen nur mit vierstelligen Logarithmen berechnet zu werden und eine Genauigkeit auf volle Bogenminuten ist ausreichend. Das ist nur eine berechnete Forderung der Praxis, die wie Dr. Fulst in den Annalen der Hydrographie gezeigt hat, sich auch wissenschaftlich durchaus begründen lässt.

4) In dem Lehrplan der Navigationsschulen hat man sich in allen vorbereitenden Fächern, also auch in der Planimetrie und der mathematischen Geographie auf diejenigen Beweise zu beschränken, die durchaus zum Verständniss der ganzen Navigation erforderlich sind und von diesen Beweisen soll man für die Prüfung wieder nur grade die wichtigsten — wenn überhaupt welche — herausnehmen.

5) Dagegen wird allgemein eine Vertiefung der Lehre vom Kompass und der Deviation und entsprechende Berücksichtigung derselben in der schriftlichen Prüfung gefordert; mit Rücksicht darauf, dass heutzutage nur noch eiserne Schiffe gebaut werden, deren Kompass eine verständnissvolle Behandlung verlangen, kann diese Forderung



nur als berechtigt anerkannt werden. Auch wird von manchen Seiten Unterricht im Eisenschiffbau und in der Stabilitätslehre verlangt, wenn man auch über das Maass dessen, was hiervon in der Prüfung zu fordern sein wird, noch nicht einig ist.

6) Ferner heischt man, im Unterricht sowohl als in der Prüfung, eine grössere Berücksichtigung der neueren Navigation, welche sich auf die Methode der Standlinien gründet. Da sich diese Methode immer mehr Bahn bricht, weil sie eine bessere Ausnutzung einer einzelnen Beobachtung gestattet, als es bei den älteren Methoden der Fall war, so kann man auch diese Forderung nicht unbillig finden.

Für die Schifferprüfung wird im Allgemeinen die Forderung aufgestellt, dass alle Aufgaben, deren Kenntniss der Kandidat schon in der Steuermannsprüfung nachgewiesen hat, fortfallen sollen. Hierhin gehören also sämtliche Aufgaben aus den vorbereitenden Fächern; wenigstens sollte man sich hier auf solche Aufgaben beschränken, die in der Steuermannsprüfung noch nicht vorkommen, deren Kenntniss für den Schiffer jedoch besonders wünschenswerth ist. Auch für die Nautik soll im Ganzen derselbe Grundsatz herrschen, dessen Billigkeit sich wohl kaum bestreiten lässt. Was die Mondstrecken anbelangt, die in der Kriegsmarine, wo stets mehrere gute Chronometer zur Verfügung stehen, schon ganz fortgefallen sind, so könnte man, falls man nicht ganz darauf verzichten will, den neueren Verhältnissen wenigstens insoweit Rechnung tragen, dass man sie nicht mehr als Bedingungs-Aufgabe gelten lässt. Die Berechnung von Stand und Gang des Chronometers aus Beobachtungen des Zeitballs und Einzelhöhen der Gestirne wird mit aufzunehmen sein, wogegen wieder Zeitbestimmungen aus gleichen Sonnenhöhen entweder ganz fortzulassen, oder doch zu vereinfachen sind. Die für den praktischen Seemann durchaus überflüssige Berechnung der Kulminationszeit der Gestirne auf einzelne Sekunden oder gar Zehntel-Sekunden genau, muss ebenfalls fortfallen, oder man soll sich dabei wenigstens mit einer Genauigkeit von Minuten begnügen.

Durch diese Erleichterungen im Lehrplan der Schifferklassen und in den Schifferprüfungen wird man Zeit und Raum gewinnen, für ein näheres Eingehen auf die Deviationslehre und die Methode der Standlinien, soweit diese in den Steuermannsklassen noch nicht behandelt sind. Auch die übrigen Fächer, deren genauere Kenntniss dem Kapitän in manchen Fällen von ganz besonderem Nutzen sein wird, wie Handelsrecht und Befrachtungsgeschäft, sowie Eisen-Schiffbau und Stabilität der Schiffe, könnten dann, gewiss zum Vortheil unserer nationalen Schifffahrt, eine eingehendere Behandlung finden.

## Die Stellung eines Ingenieurs in der englischen Marine.

„Engineering“ Leitartikel in No. 1718 ist, obgleich ausschließlich englische Verhältnisse, wie sie in der Königl. Marine zwischen Ingenieuren und Officiereu sind, angezogen werden, von weitgehendem Interesse. Es wird dem Leser vor Augen geführt, dass in dem freiheitlich denkenden England, ohne allgemeine Wehrpflicht, der Officiersstand noch eine exklusivere Stellung einnimmt als bei uns in Deutschland, wo wir doch gewohnt sind, die aktiven Officiere ohne Weiteres und unbesehen zur ersten Gesellschaftsklasse zu rechnen. „Engineering“, das Organ der englischen Marineingenieure, richtet anlässlich der Beförderung Sir Frederik Richards zum „Admiral der Flotte“, an diesen seine Worte und spricht die Hoffnung aus, dass endlich einmal Zustände, wie sie gegenwärtig in der Marine zwischen Ingenieuren und Officiereu herrschen, aufhören und als veraltet, der Zeit nicht mehr anpassend, abgeschafft werden.

Der englische Marineingenieur, obgleich uniformirt und Inhaber einer seiner Fähigkeit und Anciennetät entsprechenden Rangstufe relativ der eines Marineofficiers, hat den Kriegsgesetzen, so lange es sich um auszuübende Pflichten handelt, in derselben Weise wie jeder Seeofficier nachzukommen, ohne in gleichem Maasse mit den Rechten und Privilegien des angezogenen Standes ausgestattet zu sein. Alle Exekutivgewalt ruht in den Händen der Seeofficiere, resp. des Commandanten, sodass ein Ingenieur, ohne vorher eingeholte Erlaubnis des Kapitäns, nicht einmal einem seiner Untergebenen eine Rüge, geschweige denn eine Strafarbeit oder gar Arrest zudiktiren darf. Mithin ist der Maschinenofficier gezwungen, wegen jedes im Maschinenraum begangenen Verstosses gegen die Disciplin, dem Commandanten davon Meldung zu machen und eine Ahndung nachzusuchen. Viele Befehlshaber glauben dem Ingenieur auf sein Wort hin, wie er die jeweilige Thatsache schildert, und gewähren ihm desshalb von vorneherein Sulkurs und das Recht die Strafe nach eigenem Ermessen festzusetzen. Nicht aber denken so alle Officiere. Das Gefühl eines Officiers, jeden seiner Befehle ohne Widerrede und Murren ausgeführt zu sehen, verleiht ihm den selbstbewussten ernsten Anstrich und die Autorität, welche er, besonders in Kriegsgefahr unbedingt seinen Untergebenen gegenüber geniessen muss. Niemals darf sich der Ingenieur rühmen einen derartigen autoritativen Einfluss auf seine Untergebenen ausüben zu können, weil Letztere seine beschränkten Rechte und Machtbefugnisse kennen. Respekt, wie ihn ein Vorgesetzter beanspruchen muss, wann eine gesicherte Disciplin herrschen soll, wird nur dann voll und ganz erzeugt, wenn der Vorgesetzte sofort nach begangenen Delicten eines Untergebenen, diesem seine Strafe zudiktirt. Die Redensart „Ich werde Sie melden“ hat lange nicht dieselbe Wirkung als „Sie treten sofort nach Beendigung des Dienstes die und die Strafe an“.

Aber nicht allein der Mangel an Disciplinargewalt ist es, den die englischen Marineingenieure beklagen, vielmehr auch der Mangel an anderen Rechten, deren Besitz sich die Officiere erfreuen.

In erster Linie ihr langsames Avancement und die den Seeofficiereu nicht ebenbürtige gesellschaftliche Stellung sind Punkte, zu denen „Engineering“ in längerer Ausführung das Wort nimmt.

Die an einen der Ingenieurlaufbahn sich widmenden jungen Mann gestellten Anforderungen, sind erheblich und mannigfaltig. Nicht nur ist eine Schulbildung gleich der des Seeofficiersaspiranten erforderlich, sondern auch zum Lebensunterhalt in den ersten Jahren eine beträchtliche pekuniäre Unterstützung seitens der Angehörigen nothwendig. Trotz dieser Bedingungen und trotz andauernden Studiums, um als Fachmann immer mit den neuesten Errungenschaften auf dem Gebiete des



Maschinenbaufaches vertraut sein zu können, ist das Avancement der Ingenieure ein miserables, und die gesellschaftliche Stellung niemals die eines Seeofficiers. — Nachdem der Artikel in eingehender Weise noch die erforderlichen Kenntnisse eines Seeofficiers denen eines Maschineningenieurs gegenüberstellt und zwischen beiden Vergleich zieht, und ferner erwähnt, dass zum militärischen Richter, im Falle ein Stand- oder Kriegsgericht zusammentritt, ein Ingenieur niemals, selbst wenn der Abgeurtheilte ein Mann des Maschinenpersonals ist, verwandt werde, ist die Frage aufgeworfen „Was muss geschehen damit diese veralteten Zustände neuen zeitgemässen weichen?“. Die Antwort ist, obgleich keineswegs erschöpfend, doch interessant und deshalb erwähnenswerth.

Das Problem ist von grosser Schwierigkeit und erfordert, wenn es gelöst werden soll, eine radikale Aenderung der gegenwärtigen Verhältnisse. Es scheint, dass der Dampf die Geschichte der brit. Marine in zwei besondere Abschnitte getheilt hat. Schon früher ist an die Nation ein ähnliches Problem gestellt; sowie jenes damals, muss heute auch dieses gelöst werden.

In den ersten Zeiten der Marine waren die Kämpfer, die Vertheidiger des Schiffes, Soldaten. Ausserdem hatte jedes Schiff noch eine ständige Bemannung an Bord, zu deren alleinigen Obliegenheiten es gehörte, die Soldaten dem Feinde nahe zu bringen. Die Hauptleute und Führer unter Hubert de Burgh, sowie er selbst, haben in demselben Maasse jede Kenntniss von Seemannschaft als nebensächlich und nicht standesgemäss verworfen, wie beispielsweise heute ein Seeofficier entschieden ableugnen würde, irgend welche Erfahrung oder Uebung im Oelen und Schmieren von Maschinenlagern zu haben. Jedoch die Verhältnisse führten damals allmählig einen Umschwung herbei. Es wurde auf die Dauer als unmöglich erkannt, die Navigation, die Führung des Schiffes, mithin also auch die praktische Ausnutzung der Segel und ferner die Vertheidigung desselben in verschiedene Hände zu legen. Seeleute und Soldaten wurden im Laufe der Zeit eine zusammengehörige Klasse.

Heute haben wir weder Masten noch Segel, sondern statt dessen Maschinen und Schrauben. Die alte Schwierigkeit, die beiden Berufsklassen von deren Gesamtleistung die Erfolge des Schiffes abhängen, zu separiren, tritt wieder auf. Folgende Frage wird über kurz oder lang beantwortet werden müssen: Ist es möglich, dass ein einzelner Mann sich die Kenntnisse aneignet, welche jetzt von den Vertretern zweier Professionen beansprucht werden, d. h. ist ein Durchschnittsmensch befähigt, in gewisser begrenzter Zeit sowohl die Kenntnisse für den Dienst in der Batterie, als die in der Maschine sich zu eignen zu machen?

Es würde, so heisst es, (gewiss angesichts der sich entgegenstellenden Schwierigkeit), zu weit führen, sollte die gestellte Frage hier endgültig beantwortet werden. Jedoch ebenso, wie wir gegenwärtig Artillerie-, Torpedo- und Navigationslieutenants führen, könnten wir auch Maschinenlieutenants haben. Ingenieurwesen im weitesten Sinne des Wortes würde, wie es thatsächlich schon heute der Fall ist, die Basis aller Kenntnisse sein. Geschütze, Torpedos und Schiffsmaschinen sind mechanische Instrumente, deren geschickte Handhabung eine Kenntniss derselben wissenschaftlichen Fundamentalsätze als bekannt voraussetzt. Beide, See- wie Maschinenofficiere, müssten eine solche Vorbildung geniessen, dass durch eine Abkommandirung von der einen zur anderen Branche ihre Kenntnisse im Specialberuf nicht benachtheiligt sondern vielmehr erweitert und erhöht würden.

Der Vorschlag, beide Berufszweige zu fusioniren, d. h. Bewerber für dieselben so auszubilden, dass sie sowohl in dem einen als im anderen Fache thätig sein können, ist keineswegs neu. Schon vor Jahren hat der amerikanische Marineseekretär

sich mit der Angelegenheit beschäftigt und als Vorsitzender einer Kommission, welche diese schwierige Frage lösen sollte, präsidirt. Den Erfolg, das Resultat dieser Kommissionsitzungen, theilt uns „Engineering“ leider nicht mit, was im Interesse der englischen Marineingenieure zu bedauern ist. Jedenfalls werden die Amerikaner eine praktische und durchführbare Lösung nicht gefunden haben, andernfalls hätte das englische Fachblatt gewiss nicht unterlassen, die Konsequenzen zu ziehen.

Es ist doch eine eigenthümliche sowohl in der Handels- als der Kriegsmarine aller Länder beobachtete aber nicht unverständliche Erscheinung, dass die Vorgesetzten des Deckspersonals, trotz eines geringeren Salairs als das ihrer Kameraden aus dem Maschinenpersonal, sich eine höhere sociale Stellung zuschreiben und dieselbe auch thatsächlich einnehmen. Unverständlich ist es deshalb nicht, weil der Führer und wachhabende Officier eines Schiffes aus eigener Initiative hervorgegangene Befehle, sowohl unter gewöhnlichen Umständen als in kritischen Augenblicken ertheilt, während dagegen der Leiter einer Maschine vollkommen seine Dienstpflicht erfüllt sieht, wenn er in beiden angezogenen Fällen schnell, prompt und sicher die ihm durch den Maschinentelegraphen übermittelten Befehle ausführt. Deshalb lässt sich ohne Weiteres schon heute voraussagen, alle Bestrebungen des höheren Maschinenpersonals, gleiche Privilegien, wie sie die Führer und Leiter des Schiffes geniessen, zu erringen, werden scheitern, solange die Verhältnisse keine Aenderung von Grund auf erfahren. Das heisst aber sich den Wünschen „Engineerings“ nähern und eine Radikalkur durchführen, von deren Wirksamkeit selbst die Antragsteller sich keine grossen Hoffnungen versprechen.

Ein bedeutender englischer Admiral, Seymour oder Beresford, hat einst in Gegenwart einer grösseren Gesellschaft englischer Seeofficiere gesagt: „Wir sind das Haupt, die Ingenieure der Magen eines modernen Schiffes. Einer kann ohne dem Anderen nichts machen, deshalb müssen wir bestrebt sein, unsere unzertrennbare Zusammengehörigkeit möglichst angenehm zu gestalten.“

Vergegenwärtigt sich nur stets jeder Befehlshaber eines Kriegsschiffes, sowie jeder Führer eines Handelsschiffes diese Worte, so werden zwischen Angestellten des Deck- und Maschinenpersonals auftretende Reibereien, wenn sie überhaupt vorkommen, sehr bald zur Zufriedenheit Aller geschlichtet werden.

## Deutscher Nautischer Verein.

### Sechstes Rundschreiben.

1. Vom Vereinstag. Mit diesem Rundschreiben gelangt die Tagesordnung des am 27. und 28. Februar d. J. in Berlin abzuhaltenden Vereinstages zur Versendung. Die bisher noch nicht mitgetheilten Gegenstände sowie die mir übermittelten Beschlüsse zu einzelnen Punkten der Tagesordnung bringe ich nachstehend zur Kenntniss:

2. Befeuerung des Rothen Meeres. Auf dem Vereinstage des Jahres 1891 wurde die Nothwendigkeit der besseren Befeuerung des Rothen Meeres, des Kaps Guardafui und Ras Hafun hervorgehoben und ist infolge des gefassten Beschlusses von mir eine Eingabe an den Herrn Reichskanzler gemacht, in welcher derselbe gebeten wurde, auf diplomatischem Wege diese für die Schifffahrt wichtigen Verbesserungen herbeizuführen. Die derzeit eingeleiteten Verhandlungen haben zu einem Ergebniss nicht geführt. Auf mir geäusserten Wunsch habe ich diese Angelegenheit wieder auf die diesjährige Tagesordnung gesetzt.

3. Nebelsignal-Station auf Gotland. Von dem Nautischen Verein zu Lübeck ist der Antrag eingegangen, der Deutsche Nautische Verein wolle auf die Errichtung einer Nebelsignal-Station auf der Südspitze von Gotland hinwirken.

An dieser Stelle, so wird ausgeführt, haben sich im letzten Jahre, infolge des Fehlens solcher Station, verschiedene Strandungen ereignet, so die des Dampfers „Afrika“ aus Lübeck, des Dampfers „Minerva“ aus Haugesund, des Dampfers „Absalon“ aus Kopenhagen. Die Südwestspitze Gotlands passirt ein lebhafter Schiffsverkehr, weil der Kurs aller zwischen den nordschwedischen, finnischen und russischen Häfen einerseits und der westlichen Ostsee sowie dem Sund andererseits hier vorüberführt. Der Verein erwartet, dass, da Schweden viel für die Befeuerung und sonstige Sicherheitssignale thut, auch dieser Anreize Folge gegeben werde.

4. Befeuerung des Fehmarnbelts. Von dem Kieler Nautischen Verein ist der Antrag eingegangen, der Deutsche Nautische Verein möge an zuständiger Stelle beantragen, dass die Leuchtfeuer zu Westermarkelsdorf und Marienleuchte (Fehmarn) erhöht und mit elektrischem Licht versehen werden, dass bei dem Westermarkelsdorfer Leuchthurm ein Nebelsignal errichtet werde, und dieses sowohl wie dasjenige bei Marienleuchte mit elektrischer Kraft eingerichtet werde, ferner, dass zu Staberhuk ein elektrisches Feuer eingerichtet und dasjenige zu Struktamp verbessert, endlich das auf dem Puttgardener Riff eine Leuchttonne ausgelegt werde.

Die ungenügende Beleuchtung beziehungsweise Kenntlichmachung der Fehmarn'schen Küsten veranlasst die Schiffe von der Insel abzuhalten. Hierdurch sowie durch häufig starke Strömung werden die Schiffe gegen Laaland getrieben, was denselben gefährlich wird. Diese Gefahr ist nach der Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals von grösserer Bedeutung geworden, weil seitdem der Verkehr in den Fehmarnischen Gewässern, namentlich im Fehmarnbelt so ganz erheblich zugenommen hat.

5. Beleuchtung der Oderbank. Von dem Seeschiffereverein und der Nautischen Gesellschaft zu Stettin ist der Antrag wiederholt, dass zur Kennzeichnung der Oderbank auf dieser ein Feuerschiff ausgelegt werde. Ich bemerke hierzu, dass dieser Antrag bereits die Vereinstage 1874, 1875, 1883, 1886 und zuletzt 1894 beschäftigte. Das stete Wiederkehren dieses Wunsches beweist das auf nautischer Seite gefühlte Bedürfniss der Herstellung solcher Ergänzung der Befeuerung.

6. Verbesserung des Leuchtfeuers auf Arkona. Der von mir im letzten Rundschreiben mitgetheilte Antrag auf Verbesserung des Leuchtfeuers zu Arkona ist von dem Seeschiffereverein und der Nautischen Gesellschaft in Stettin gestellt, auch der Kieler Nautische Verein hat in gleicher Weise ein Bedürfniss hierfür betont.

7. Unterstützung der Seemannsheime im Auslande. Vom Kieler Nautischen ist der Antrag eingegangen, den Herrn Reichskanzler zu bitten, bis auf Weiteres eine Summe von jährlich 30 000 M. für die Unterstützung bestehender und neu zu errichtender deutscher Seemannsheime im Auslande aus Reichsmitteln zur Verfügung stellen zu lassen. Der obige Antrag ist gestellt worden, weil für die Fortführung und Ausdehnung des segensreichen Werks ein allgemeines Interesse vorhanden sei.

8. Abänderung des Ruderkommandos. Vom Kieler Nautischen Verein bin ich ersucht worden, den folgenden Antrag auf die Tagesordnung des Vereinstages zu setzen:

I. Die auf dem ausserordentlichen Vereinstage 1891 beschlossenen Kommandos „Rechts“ (Steuerbord), „Links“ (Backbord) sowie „hart rechts“ und „hart links“ und „Stützt“ auszudehnen auf:

„Steuerbord“      bzw. „Rechts“,  
 „Backbord“      bzw. „Links“,  
 „Hart Steuerbord“ bzw. „hart Rechts“,  
 „Hart Backbord“    bzw. „hart Links“.

II. Die Reichsregierung zu ersuchen, dieses einheitliche Ruderkommando für die deutsche Gesamtnarine einzuführen.

9. Befähigungs-Vorschriften für Maschinisten. Nach den jetzt geltenden Bestimmungen über den Nachweis der Befähigung als Maschinisten auf Seedampfschiffen ist für die Zulassung zur Maschinistenprüfung IV. Klasse erforderlich eine nach Ablauf des 15. Lebensjahres zurückgelegte 60monatige Dienstzeit u. s. w. Um zur Maschinistenprüfung III. Klasse zugelassen zu werden, ist erforderlich, eine 24monatige, auf in Fahrt befindlichen Seedampfschiffen zurückgelegte Dienstzeit als Maschinist IV. Klasse u. s. w. Um zur Maschinistenprüfung II. Klasse zugelassen zu werden, ist erforderlich, eine nach Ablauf des 15. Lebensjahres zurückgelegte 60monatige Dienstzeit in einer Maschinenwerkstatt oder im Maschinenpersonal von Seedampfschiffen. Die Zulassung als Maschinist II. und IV. Klasse unterscheidet sich demnach nicht durch die Dauer der Dienstzeit, sondern nur durch die theoretischen Anforderungen. Da hierin jedoch der Unterschied nicht sehr erheblich ist, so unterzieht der Prüfling sich in den meisten Fällen der Prüfung zum Maschinisten II. Klasse. Die Folge hiervon ist ein Mangel an Maschinisten III. Klasse. Der Kieler Nautische Verein beantragt daher, eine Abänderung der Zulassungsbedingungen, hierbei von dem Grundsatz ausgehend, dass der Maschinist der höheren Grade die niederen Grade durchlaufen haben muss. Hierfür wird folgende Fassung vorgeschlagen:

„Um zur Maschinistenprüfung IV. Klasse zugelassen zu werden, ist erforderlich: eine nach Ablauf des 15. Lebensjahres zurückgelegte 48monatige Dienstzeit, entweder ganz im Maschinenpersonal von Dampfschiffen oder theilweise in solchen, theilweise in einer Maschinenwerkstatt; von ersteren müssen mindestens 12 Monate auf in Fahrt befindlichen Dampfschiffen zugebracht sein.“

Um zur Maschinistenprüfung III. Klasse zugelassen zu werden, ist erforderlich: eine auf in Fahrt befindlichen Seedampfschiffen zurückgelegte 18monatige Dienstzeit als Maschinist IV. Klasse und eine 24monatige Dienstzeit vor oder nach der Maschinistenprüfung IV. Klasse in einer Maschinenwerkstatt.

Um zur Maschinistenprüfung II. Klasse zugelassen zu werden, ist erforderlich: eine auf in Fahrt befindlichen Seedampfschiffen zurückgelegte 18monatige Dienstzeit als Maschinist III. Klasse.

Um zur Maschinistenprüfung I. Klasse zugelassen zu werden, ist erforderlich: eine 24monatige auf in Fahrt befindlichen Seedampfschiffen zurückgelegte Dienstzeit als Maschinist II. Klasse.“

10. Invaliditäts- und Alters-Versicherung der Seeleute. Im vorigen Jahre war dem Reichstag ein Gesetzesentwurf über die Abänderung des Seeunfallversicherungs-Gesetzes vorgelegt, nach welchem der See-Berufsgenossenschaft die Handhabe geboten werden sollte, die Invaliditäts- und Alters-Versicherung der Seeleute zu übernehmen, um sie danach auf die Versorgung der Wittwen und Waisen und die Folgen von klimatischen Krankheiten ausdehnen zu können. Durch Annahme und Ausführung dieses Entwurfs wäre ein lange einmüthig geäusselter Wunsch der Nautischen Kreise in Erfüllung gegangen. Da die Verhandlung dieses Gesetzesentwurfs nicht zum Abschluss geführt hat und es dringend wünschenswerth ist, dass das Seeunfall-Versicherungs-Gesetz in dem besagten Sinne geändert werde, ist die Angelegenheit auf Antrag des Vereins Hamburger Rheder auf die Tagesordnung des Vereinstages gesetzt worden.

11. Begriff des Heimathshafens im Gesetz betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und im Handelsgesetzbuch. Bei dem Erlass der Einführungsgesetze zum neuen Handelsgesetzbuch handelt es sich u. a. auch darum, ob der Begriff „Heimathshafen“ in dem bisherigen beschränkten Sinne beibehalten werden soll, nach dem als solcher nur bestimmte Raviere gelten. Da es angemessen

erscheint, auf eine möglichst einheitliche Gestaltung der Vorschriften der einzelnen Seeuferstaaten hinzuwirken, nicht allein für die Zwecke der Seemannsordnung sondern auch hinsichtlich der Registrierung der Kauffahrteischiffe, so bildet die Erörterung hierüber einen Punkt der Tagesordnung.

12. Prüfungsvorschriften für Seeschiffer und Seesteuerleute. Ueber diese Frage ist mir der Bericht einer Sitzung der Schiffer- und Rhedergesellschaft „Concordia“ zu Elsfleth zugegangen.

13. Leuchtfeuerabgaben in England. Der Nautische Verein zu Lübeck schlägt vor, von deutscher Seite möge der englischen Regierung empfohlen werden, dass die in England abgabepflichtigen Schiffe in Zukunft nur viermal im Jahre — wie in Finnland — die Abgaben erlegen müssen. Diese Erleichterung erscheine angemessen, da die neuen Leuchtfeuergebühren eine wesentliche Erhöhung der Abgaben bedeuten. Der Kieler Nautische Verein stimmt diesem Vorschlage zu, falls eine weitere Erleichterung nicht zu erreichen sein sollte.

Von der Direction der Seewarte ist mir ein Abdruck des Seehandbuchs des englischen Kanals II. Theil. Die französische Küste, (2. Auflage), zugegangen. Diese eingehende und umfangreiche Arbeit zeigt wieder, in wie nützlicher Weise für die Seeschifffahrt ein Zusammenarbeiten von wissenschaftlicher Forschung und praktischer Beobachtung stattfindet, dessen dauernde Fortsetzung von hohem Werthe erscheint.

Von dem Vorstand des Deutschen Seefischerei-Vereins ist mir ein Exemplar des im vorigen Jahre zum ersten Male erschienenen Deutschen Seefischerei-Almanachs für 1890 zugegangen.

Das empfehlenswerthe Buch ist von dem genannten Verein in Hannover für deutsche See- und Küstenfischer zum Preise von 1 M. zu beziehen.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins.

Sartori.

## Schiffbau.

**Verbesserung an Unterwasserbooten.** Es handelt sich hierbei um eine Einrichtung, welche besonders den unterseeischen Torpedobooten eine Rekognoszierung über Wasser möglich macht, ohne dass es nothwendig wird, das Boot selbst über die Wasseroberfläche aufsteigen zu lassen. Zu diesem Zwecke hatte man vor circa zehn Jahren einen teleskopartig zusammengesetzten Hohlmast versucht, dessen Theile so weit auseinander geschoben werden konnten, bis die Spitze aus dem Wasser emporragte. Doch verschiedene Uebelstände dieser Einrichtung machten die praktische Verwendung unmöglich; namentlich ist die Erzielung der nöthigen Dichtigkeit zwischen den Rohrtheilen äusserst schwierig. Ist solche aber wirklich erreicht, so bieten die Theile infolge der Reibung einen derartigen Widerstand gegen das Ineinander- und Auseinanderschoben, dass diese Vorstellung des Mastes, zumal da sie von dem Innern des Bootes aus vorgenommen werden muss, gar nicht ausgeführt werden kann. Auch ist die Länge des Mastes eine sehr beschränkte, denn die Schwierigkeit der Verschiebung wächst natürlich mit der Anzahl der Theile, es kann daher dem Boote bei ausgezogenem Maste nur ein geringer Tiefgang unter der Wasserfläche gegeben werden. — Die in Rede stehende Verbesserung besteht nun in erster Linie darin, dass ein aufklappbarer Hohlmast zur Anwendung gelangt. Derselbe ist mit einem Ende an der oberen Seite des Bootsrumpfes drehbar angebracht, sodass er aus der zurückgeschlagenen

horizontalen Lage in eine senkrechte gebracht werden kann, in welche der Mast mit seinem oberen Ende über die Oberfläche des Wassers reicht, während das Boot unter derselben verbleibt. — Der Mast selbst besteht aus einem langen Hohlcylinder, dessen innerer Durchmesser so gross bemessen ist, um einem Mann den Aufstieg in das untere Ende desselben zu gestatten. Dieses untere Ende ist in geeigneter Weise mit dem Schiffsrumpfe wasserdicht verbunden und mit einer Oeffnung versehen, die gross genug ist, dass ein Mann von unten in den Mast einsteigen kann. — Will man Beobachtungen über Wasser anstellen, ohne einen Mann von unten in den Mast einsteigen zu lassen, kann eine Camera oder dergleichen Apparat daselbst angebracht werden. Der oberste Theil des Hohlcyllinders ist selbstverständlich domartig wie eine Laterne ausgebildet. Bei kleinen Unterwasserbooten, von denen aus keine Leute in den Mast aufsteigen, können, unter Voraussetzung der Benutzung von Cameras, die Dimensionen so klein gewählt werden, dass der Mast vom Feinde über Wasser gar nicht entdeckt wird. Für grössere hingegen wählt man den Durchmesser des Mastes so, dass auch mehrere Personen in denselben, und ausserdem auch noch Vorrichtungen zur Beobachtung von unten Platz finden können. Zur Drehung des Mastes verwendet man am besten Radervorgeläge, doch sind auch andere hierzu geeignete Mittel, wie zum Beispiel die auf Flussschiffen gebräuchlichen — zur Hebung und Senkung der Schornsteine dienenden — anwendbar. Es darf wohl als einleuchtend angesehen werden, dass im Kriegsfall solche Unterwasserboote grosse Vortheile bieten, indem man zwecks Anstellung von Beobachtungen viel schneller über die Oberfläche des Wassers gelangt, sich weniger bemerkbar macht und die Fahrt weit geringeren Störungen aussetzt, als wenn das ganze Boot über Wasser gebracht werden müsste.

Auf dem Bremer Vulkan, Schiffbau- und Maschinenfabrik, Vegesack, lief vorige Woche eine für die russische Regierung erbaute Dampfyacht vom Stapel, mit Namen „Andrej Perwoswannij“. Die Dimensionen der Yacht sind 152' × 26' × 14'. Eine dreifache Expansionsmaschine von 400 Pferdekraften verleiht ihr eine Geschwindigkeit von 11 Meilen in der Stunde. Die Yacht ist zur Erforschung der Fischereiverhältnisse an der Murmanküste und der Küste selbst gebaut und der wissenschaftlichen Expedition entsprechend ausgerüstet. Die Ablieferung an den Bauauftraggeber findet am 15. März d. J. statt.

Der zweite der für die Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Triton“ bei den Howaldtswerken in Kiel im Bau befindliche Dampfer ist am 4. Februar glücklich vom Stapel gelaufen. Der Dampfer erhielt den Namen „Rogenstein“ und ist ein Schwesterschiff des Dampfers „Ilsestein“.

Mit dem auf der Werft der „Oderwerke“ Stettin, für die Gesellschaft für Brauerei, Spiritus- und Presshefenfabrikation, vormals G. Sinner in Grünwinkel, erbauten Spiritus-Tank-Dampfer „Karlsruhe“, wurde am 5. Februar die erste Probefahrt veranstaltet, die sich bis in das Papenwasser erstreckte und ein für die Beteiligten zufriedenstellendes Resultat ergab. Der Dampfer erreichte eine Durchschnitts-Fahrtgeschwindigkeit von 9½ Knoten.

## Vermischtes.

**Schiedsgericht für Unfallsachen.** Am 18. December 1896, als der Dampfer „Armenta“ von New-York zurückkehrend bei Brunshausen vor Anker lag, meldete sich der Junge K. beim Capitain und klagte über Schmerzen im Handgelenk, für deren Entstehung er keine Ursache anzugeben wusste. Nach Ankunft in Hamburg wurde K. dem Neuen Allgem. Krankenhaus zugeführt und erhielt er nach der Entlassung aus demselben



eine Rente für um 50% verminderte Erwerbsfähigkeit von der Seebereitschaftsgenossenschaft. Nachdem letztere aber im October 1898 erfahren, dass K. sich in Amerika aufhält, ist die Rente gemäss § 75 des Seeunfallversicherungsgesetzes eingestellt. Die dagegen erhobene Berufung verwarf das Schiedsgericht aus folgenden Gründen: Da sich der Unfallverletzte auch nach der heute abgegebenen Erklärung seines Vaters zur Zeit in Amerika niedergelassen hat, ist die Seebereitschaftsgenossenschaft nach § 75, Absatz 1 des Seeunfallversicherungsgesetzes ohne Weiteres befugt, bis zur Wiederkehr des Verletzten nach Deutschland, die Rentenzahlung einzustellen.

**Die spanische Handelsmarine.** Laut amtlicher Veröffentlichung, bestand die spanische Handelsmarine am Ende des letzten Jahres aus 560 Dampfern zu 558042 R.-T. und 1141 Seglern zu 67739 T.; Schiffe unter 50 T. sind nicht mit eingeschlossen. Zu den grössten spanischen Rhedereien gehören: 1. Compania Transatlantica (39 Dampfer zu 183574 T.), 2. Pinarillos, Saenz & Co. (18 Dampfer zu 31000 T.), 3. Serra, Bilbao (16 Dampfer zu 29832 T.), 4. Ybarra, Sevilla (21 Dampfer zu 28249 T.), 4. Manuel Maria, Arrotegui (10 Dampfer zu 26848 T.).

**Lloyds Register of British and Foreign Shipping.** Nach der von Lloyds veröffentlichten Zusammenstellung über die Schiffsverluste im dritten Quartal des Jahres 1898 beträgt der Verlust von Seglern und Dampfern über 100 B.-R.-T. 192 Schiffe mit zusammen 164218 T. Darunter 59 Dampfer mit 55398 Netto- und 91365 B.-R.-T. und 133 Segler mit 72853 R.-T. Von den 59 Dampfern sind 25 mit 43806 B.-R.-T. in Grossbritannien und den Kolonien beheimathet; Amerikaner 1 mit 6461 T.; Franzosen 7 mit 13958 T.; Deutsche 6 mit 7037 T.; Italiener 3 mit 6540 T.; Norweger 6 mit 4140 T.; Russen 1 mit 171 T.; Spanier 4 mit 9755 T.; Schweden 2 mit 2348 T.; Dampfer anderer europäischer Länder 1 mit 635 T.; in Central- und Süd-Amerika beheimathet 1 mit 436 T. und in Asien 2 mit 887 T. Der Prozentsatz der Verluste im Verhältniss zu der Gesamtzahl der Dampfer resp. zu deren Gesamt-Brutto-Raumgehalt stellt sich bei England auf 0,29 resp. 0,36 pCt., bei den englischen Kolonien auf 0,54 resp. 1,01 pCt., bei den Ver. Staaten von Nordamerika auf 0,13 resp. 0,14 pCt., bei Frankreich auf 1,13 resp. 1,44 pCt., bei Deutschland auf 0,56 resp. 0,43 pCt., bei Italien auf 1,10 resp. 1,48 pCt., bei Norwegen auf 0,85 resp. 0,67 pCt., bei Russland auf 0,26 resp. 0,05 pCt., bei Spanien auf 0,92 resp. 1,79 pCt. und bei Schweden auf 0,34 resp. 0,71 pCt. Erbaut waren 13 mit 31630 T. Stahl und bei 40 mit 56003 T. Eisen zur Verwendung kam, während 6 Dampfer mit 3732 T. aus Holz resp. als Kompositionsschiffe erbaut waren. Die Ursachen, die den Verlust der Dampfer herbeiführten, waren folgende: Auf See verlassen wurde 1 mit 1890 T., aufgebrochen und kondemniert wurden 9 mit 18112 T., aufgebrannt sind 5 mit 8367 T., durch Kollision sind 12 mit 19748 T. verloren, gesunken sind 3 mit 2059 T., verschollen ist 1 mit 1571 T., gestrandet resp. durch Aufstossen auf Grund, Felsen u. s. w., verloren sind 24 mit 29402 T. Von den 133 im 3. Quartal des letzten Jahres verloren gegangenen Segelschiffen waren Engländer 15 mit 12317 T.; aus den englischen Kolonien 13 mit 7475; Amerikaner 23 mit 14323 T., Oesterreicher 1 mit 337 T.; Dänen 1 mit 300 T.; Holländer 6 mit 1670 T.; Franzosen 6 mit 2342 T.; Italiener 8 mit 3684 T.; Deutsche 8 mit 6046 T.; Norweger 26 mit 14092 T.; Russen 10 mit 3296 T.; Schweden 10 mit 4922 T.; aus anderen europäischen Ländern 4 mit 1557 T.; aus Central- und Südamerika 1 mit 249 T. und aus Asien 1 mit 423 T. Was den Prozentsatz der Verluste gegenüber der Gesamtzahl der Schiffe resp. deren Gesamtgehalt betrifft, so bleibt England 0,66 resp. 0,59 pCt.,

die englischen Kolonien 1,10 resp. 1,64 pCt., Amerika 0,97 resp. 1,13 pCt., Oesterreich 1,12 resp. 0,76 pCt., Dänemark 0,22 resp. 0,26 pCt., Holland 0,34 resp. 1,88 pCt., Frankreich 1,12 resp. 1,13 pCt., Deutschland 1,49 resp. 1,29 pCt., Italien 0,90 resp. 0,89 pCt., Norwegen 1,33 resp. 1,38 pCt., Russland 1,30 resp. 1,35 pCt. und Schweden 1,28 resp. 2,20 pCt. Von den verlorenen Segelschiffen waren 6 mit 10898 T. aus Stahl und 4 mit 4366 T. aus Eisen und 123 mit 57589 Tons aus Holz oder als Kompositionsschiffe erbaut. Von den 133 verlorenen Segelschiffen sind 8 mit 15566 T. auf See verlassen, 25 mit 11285 T. sind aufgebrochen und kondemniert, 4 Segler mit 5320 T. aufgebrannt, 16 mit 7371 T. durch Kollision verloren gegangen, 4 mit 1832 T. gesunken, 13 mit 11726 T. verschollen. Durch Strandung resp. Aufstossen auf Grund, einen Felsen u. s. w. 60 Segler mit 28708 T. verloren. Durch andere als die bisher aufgezählten Ursachen sind 3 Segler mit 1044 T. verloren.

## Kleine Mittheilungen.

Sowohl die oberste Verwaltung des französischen Departements Bouches du Rhone als die Verwaltung der Stadt Marseille selbst stehen dem Gedanken, in Marseille einen Freihafen zu gründen, äusserst sympathisch gegenüber. Die Bestätigung des Handels- und des Marineministers steht noch aus.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 6. Februar. Eingegangen: Jahresbericht des Vereins Deutscher Seeschiffer zu Hamburg; Jahresbericht des Kieler Nautischen Vereins; das sechste Rundschreiben nebst 2 Anlagen und Mittheilungen über den Inhalt der Tagesordnung des Vereinstages. Zur Aufnahme als Mitglieder sind drei Herren vorgeschlagen. Zur Tagesordnung: „Abänderung des Ruderkommandos“ spricht der II. Vorsitzende, an der Hand reichhaltigen vom Jahre 1875 stammenden Materials, seit dem ein Antrag Stettin dem Vereinstage vorlag, das damals und noch heute bestehende Ruderkommando in ein solches entgegengesetzter Bedeutung zu ändern. Sowohl diesem Vorschlage als einem im Jahre 1879 aus Rostock kommenden stimmten die Delegirten zu. 1879 wurde in der Marine das noch heute in Kraft befindliche Ruderkommando durch General Stosch eingeführt, in Veranlassung des Untergangs des deutschen Kriegsschiffes „Der grosse Kurfürst“. 1880 und 1881 lagen abermals von Stettin und Greifswald Anträge um Abänderung des in der Handelsmarine gültigen Steuer-Kommandos vor, beide wurden im Vereinstage abgelehnt. Im Juni 1891 führten der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg Amerika-Linie das „Rechts“- und „Links“-Kommando ein. 1898 brachte der Kieler Verein den Antrag um Abänderung und erfuhr Ablehnung; zum kommenden Vereinstage liegt der Antrag abermals von Kiel vor. Noch mehrere Mitglieder äussern sich zu diesem Gegenstand. Folgende Resolution findet einstimmige Unterstützung.

„Der Nautische Verein zu Hamburg verharret, bezüglich der Ruderkommando-Frage, entschieden auf seinem stets vertretenen Standpunkt, dass das „Rechts“- und „Links“-Ruderkommando auch weiter eine möglichste Verbreitung finden, möge und dass das in der Kaiserl. Marine eingeführte Ruderkommando keinesfalls für die Handelsmarine zu empfehlen sei.“



Hinsichtlich des zweiten Punktes der T.-O.: „Maschinenprüfungen“ greift eine längere Debatte Platz. Der Nautische Verein zu Kiel beantragt die Anforderungen zu den Prüfungen der Maschinen 2., 3. und 4. Klasse in der Weise zu ändern, dass der z. Z. an der Ostsee bestehende Mangel an Maschinen mit drittem Patent aufhöre sich wie bisher fühlbar zu machen. Der Vorschlag eines Vorstandsmitgliedes dem Delegierten zum Vereinstage „plein pouvoir“ in dieser Angelegenheit zu geben, findet genügende Unterstützung. Zum Schluss erinnert der Vorsitzende, dass am nächsten Montag, Herr Direktor Lorenz den schon früher in Aussicht gestellten Vortrag: „Die Entwicklung des Schiffbaues und seine Bedeutung für Kunst und Industrie“ halten werde.

#### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 5. Februar. Als ordentliches Mitglied wird Herr Kapt. Bielenberg, D. „Ramses“ aufgenommen, ein Kapitän zur Aufnahme vorgeschlagen. Eingegangen sind: Prospekt über eine Bootsansatzvorrichtung; Dankschreiben der Seeburgenossenschaft, des Marineinspektors, Hafenmeisters und Wasserschotts für die Zusendung des Jahresberichtes; die Vereine Bremerhaven's, Flensburg's, Lübeck's und Stettin's machen ihre zum Verbandstag bestimmten Delegierten namhaft, sowie noch weitere Gegenstände der Tagesordnung. Ferner wird auf dem Verbandstage als Regierungsvertreter Herr Ober-Reg.-Rath Hagen theilnehmen. — Die Versammlung beschäftigt sich alsdann mit dem verschiedenen Punkten der Tagesordnung des Verbandstages ganz besonders mit dem ersten Gegenstand „Reform des Navigationsschulwesens“. Aus der Diskussion geht im Allgemeinen hervor, dass eine Vereinfachung des Unterrichtswünschenswerth ist. Bezüglich der Einführung der „Stabilitätslehre“ als Lehrfach wird sich der Delegirte möglichst an den Beschluss halten, den der Verband Deutscher Seeschiffervereine im vorigen Jahre gefasst hat. Des Weiteren kommt zur Erörterung, ob eine eingehende Kenntniss der deutschen Sprache vom Bestehen des Steuermanns- resp. Schifferexamens abhängig gemacht werden soll. Die Mehrheit stimmt dagegen, weil einmal zu dieser Forderung kein Bedürfniss vorliegt, andererseits die Qualität eines guten Schiffers nicht nach seiner Kenntniss in der deutschen Sprache, sondern nach den seemannischen Fähigkeiten bemessen wird. Ferner beschäftigt sich der Verein noch mit No. 5 der Tagesordnung „Erlass einer neuen Prüfungsordnung für Hochseefischer, welche über die räumlichen Grenzen der kleinen Fahrt hinausgehen“ und ermächtigt den Delegierten dem Antrag des Vereins „Weser“ zuzustimmen. Der Verein „Weser“ befürwortet, Inhabern von Schifferpatenten kleiner Fahrt, sofern sie eine bestimmte Kenntniss der Deviationslehre und der Chronometerrechnung nachweisen können, die Führung von Fischdampfern bis zu 61° nördl. Breite zu gestatten und in diesem Sinne an den Reichskanzler ein Gesuch einzureichen. Nächste Sitzung am 22. Februar. T.-O.: Mittheilungen über die Verhandlungen des Verbandstages.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der Versammlung am 2. Februar, welche äusserst zahlreich besucht war, wurden zunächst 7 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen waren zu verzeichnen: Schreiben von Mitgliedern aus Jaluit, Tamatave, Freiburg, Danzig und hier. Verhandelt wurde hierauf über die einzelnen Punkte des letzten Rundschreibens des Deutschen Nautischen Vereins und über die Stellungnahme des Vereins zu demselben; namentlich zu den Vorschlägen betr. Abänderung des Lehrplanes der Navigationsschulen. Nachdem hierauf einige interne Angelegenheiten verhandelt waren, so wie eine Ersatzwahl zum Verwaltungsrathe vorgenommen war, wurde die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 8. Februar 1899.

Ausfrachten sind seit unserem letzten Berichte unverändert. Dasselbe haben wir über Heimfrachten zu berichten. Salpeterfrachten von der Westküste sind fester. Nachstehend einige Abschlüsse:

„Ellora“, Newcastle N. S. W.-Panama, 21/—, Kohlen.  
„Drumalis“, Port Pirie/Antwerpen, 30/—, Erz.  
„Crocodile“, Calcutta/Dundee, 25/—, Jute.  
„Angola“, Cardiff/Cape Town, 17/9, Kohlen.  
„Argentinian“, Tyne/Cape Town, 17/—, Kohlen.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 27. Januar 1899.

Das Geschäft geht fortgesetzt schlechter; in Anbetracht des Vorzugs, den andere Centren als Getreideablieferungsdepôts nach Europa einnehmen, müssen wir in unserem Markte auf ein speculatives Steigen der Preise gefasst sein, welches dazu führen dürfte den Umfang des Getreidegeschäftes noch weiter zu reduciren. Ebenso ist der Bedarf nach unseren anderen Exportartikeln sehr begrenzt und es bleibt nur die Hoffnung, eine baldige Wiederbelebung der Nachfrage nach unseren Cerealien möge bald eintreten. — Das Geschäft in Segelschiffen bleibt auf gewisse Routen beschränkt in Folge fortgesetzten Mangels passender Räumte, während nach anderen Richtungen wenig oder gar keine Nachfrage vorherrscht. Nur wenige Charter für Oel in Kisten nach dem fernen Osten sind abgeschlossen, seitdem scheinen die Rheder abgeneigt auch die zuletzt erhöhten Raten zu acceptiren, welcher Umstand eine weitere Auflassung der Frachten sehr möglich erscheinen lässt, andererseits hat gegenwärtig der Bedarf nach Oel in Fässern nach Europa abgenommen. Nach den Colonien herrscht lebhaft Nachfrage nach Stückgut-Räumte, Raten verbleiben fest. Ein Gleiches lässt sich mit Bezug auf „naval stores“ und „lumber“ nach Südamerika sagen.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	2d	15/	12/6	10/
London,	3d	17/6	12/6	12/6
Glasgow,	3d	20/	13/9	15/
Bristol	3 1/2 d	22/6	12/6	17/6
Hull	3 1/2 d	20/	15/	17/6
Leith	4d	25/	15/	17/6
Newcastle	4 1/2 d	25/	15/	15a17/6
Hamburg	45 s	22c.	20 cents.	50 mk.
Rotterdam	8 1/2 c.	22 1/2 cts.	20 cts.	12a16c.
Amsterdam	8 1/2 c.	22 1/2 cts.	20 cts.	12a16c.
Kopenhagen	3/	22/6	20/	25
Bordeaux	3/3	32 1/2 cts.	27 1/2 c.	\$ 8
Antwerpen	3 1/2 d	21/3	15/	17/6
Bremen	50 s Feb.	24c.	20c.	12c.
Marseille	3/3	25/	20/	22, 6a25

Baumwolle, gepr.: Liverpool 18 c. — Hamburg 25 c — Rotterdam 28 c. — Amsterdam 28c. — Kopenhagen 1/4 d — Antwerpen 23 c. — Bremen 25 c. —

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork I. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	3/6	3/6	3/1 1/2	3/3
Raff. Petrol. p. Segel	....	....	2/4 1/2	3/6
			24c.	
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	....	....	....	....
Raff. Petrol. per Segel	20c.	19c.	14c.	21c.

## Büchersaal.

**Verzeichniss der Leuchtfeuer aller Meere.** Herausgegeben vom Reichs-Marine-Amt. 8 Hefte; einzeln geheftet M. 6.—, einzeln gebunden M. 10.— Verlag von **E. S. Mittler & Sohn**, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin SW.

Von dem alljährlich im Januar vom Kaiserlichen Reichs-Marine-Amt neu zur Herausgabe gelangenden „Verzeichniss der Leuchtfeuer aller Meere“ ist soeben die neue Ausgabe erschienen. Für die Bearbeitung dieses acht Hefte umfassenden Verzeichnisses stehen der obersten Marinebehörde in den Berichten der Schiffe der Kaiserlichen Marine sowie der Strandämter, der Konsuln im Auslande, der fremden Marinebehörden etc. die zuverlässigsten Quellen zu Gebote; jeder vorsichtige Seemann wird daher in seinem eigenen Interesse handeln, an Bord auch dieses von amtlicher Stelle veröffentlichte Werk zur Hand zu haben. Als besonders werthvoll sind die dem Werke beigegebenen Abbildungen der verschiedenen Arten der Signale, Blinkfeuer etc. zu bezeichnen; ein alphabetisches Verzeichniss ermöglicht es Jedem, sich schnell in den Heften, die weit über 13000 Feuer etc. aufzuführen, zurechtzufinden. Dafür, dass das Verzeichniss der Leuchtfeuer auf keinem Schiffe und auf keinem ihrer Bureaux fehlt, sollten die Ruderer und Schiffseigenthümer in ihrem eigenen Interesse besorgt sein. Der Preis der einzelnen, auch besonders käuflichen Hefte bewegt sich zwischen 50 Pf. bis Mk 1.20.

## Sprechsaal.\*

(Eingesandt.)

Herr Redakteur! Ob Sie bereits unterrichtet sind, dass der Kieler Nautische Verein abermals die Ruderkommando-Frage auf die Tagesordnung des Vereinstages zu bringen beabsichtigt, weiss ich nicht, ebensowenig bin ich in der Lage Ihre persönliche Ansicht zu dieser „Seeschlange“ zu kennen. Wie dem auch sein mag, gestatten Sie mir Ihnen zu schildern, was hiesige Schiffer darüber denken. Ich halte das für nöthig, damit unsere Kameraden an der Nordsee nicht etwa annehmen, unsere Anschauungen decken sich mit denen der Majorität des Kieler Nautischen Vereins, oder besser gesagt mit denen des Herrn Admiral Aschenborn. Letzterer ist bekanntlich der Antragsteller und, soweit ich unterrichtet bin, auch der Referent für dieses Thema. Ob Herr Aschenborn aus Ueberzeugung oder aus Anhänglichkeit an seine frühere Nährmutter, die Kaiserl. Marine, für die Einführung des Marine-Ruderkommandos in der Kauffahrt eintritt, mag dahingestellt bleiben. In beiden Fällen muss ich annehmen, dass sich der Referent doch wohl nicht ganz klar ist über die etwaigen Folgen, welche eintreten würden, wenn mau plötzlich ein Ruderkommando in seiner Bedeutung gerade entgegengesetzt dem heute bestehenden uns zur Pflicht machen wollte. Die Neuerungssucht in der jüngsten europäischen Kriegsmarine zu kritisiren, ist keineswegs meine Absicht; Sie würden es wahrscheinlich auch nicht dulden, erlauben müssen Sie mir aber zu äussern, dass trotz des durchweg sehr geschulten Ruder-Personals auch heute noch an Bord unserer Kriegsschiffe Missverständnisse zwischen dem Befehlenden und den den Befehl Ausführenden bezüglich des Ruderkommandos vorkommen. Hatten Missverständnisse dieser Art bisher glücklicherweise keine Folgen, so liegt es daran, dass die Thätigkeit des Steuerers einer mindestens dreifachen Kontrolle zugleich untersteht. Neben dem Wachhabenden selbst, der Unterlieutenant und der Steuermannsmaat der Wache. Wollte also der Steuerer beispielsweise nach dem Befehl

„Steuerbord“ mechanisch und gewissermassen instinktiv das Rad nach Backbord drehen, wie er das — vorausgesetzt, dass es kein Zwölfjähriger ist — gewohnt ist, so würden Unterlieutenant und Steuermannsmaat ihn bald in militärisch-deutlicher Weise belehren, dass er im Irrthum ist. Unter dieser Berücksichtigung sind verhängnissvolle Irrthümer bei der Kaiserl. Marine nicht zu befürchten, und soweit ist auch der Eifer Herrn Admiral Aschenborn's zu verstehen. Wie sieht aber die Durchführung des Ruderkommandos an Bord eines Kauffahrtheimannes aus?

Obgleich ich selbst nie auf einem der grossen Postdampfer mit ihren 2—300 Mann Besatzung gefahren habe, glaube ich nicht, dass selbst dort so viel Personalüberfluss vorhanden ist, um den Ruderemann — oder Quartiermeister — in der Weise kontrolliren zu können, wie bei der Marine. Aber selbst zugegeben, dass an Bord dieser Leviathane ein Missverständniss hinsichtlich des Ruderkommandos ausgeschlossen ist, was macht das aber aus? Wie viele solcher Dampfer haben wir denn? Vielleicht einige beim Lloyd, bei der Packetfahrt und der Süd-Amerikanischen. Auf den übrigen Schiffen der deutschen Handelsmarine ist die Bemannung doch wahrlich knapp genug bemessen. Dort besteht die Wache günstigsten Falles aus einem Steuermann und vier Matrosen, von Letzteren einer auf Ausguck und einer am Ruder. Der Steuermann muss, da die von ihm der Navigation geschenkte Aufmerksamkeit ihn vollkommen in Anspruch nimmt, dem steuernden Matrosen mindestens so viel Vertrauen schenken, als dazu nöthig ist, einen Ruderbefehl richtig auszuführen. Lässt die Qualität unserer Matrosen auch viel zu wünschen übrig, ein im vorhin angedeuteten Sinne geschenktes Vertrauen wird wohl nur in den seltensten Fällen missbraucht. Denn, müssen wir selbst Zweifel an das Können unserer Matrosen insofern stellen, als wir ihr Verständniss mit Bezug auf „Backbord“ oder „Steuerbord“ als Ruderbefehl bezweifeln, dann wird uns die Ansübung unseres verantwortlichen Berufes noch mehr erschwert. Diese Erschwerung würde eintreten und sich sehr unangenehm fühlbar machen, wenn Herrn Aschenborn's Vorschlag Unterstützung fände und später Gesetz würde. Denn nun müsste der Commandirende nicht allein darauf achten, dass sein Befehl richtig ausgeführt wird, sondern er müsste — besonders wenn der Befehl spontan vor unmittelbarer Gefahr gegeben ist — sich erst überlegen, ob er nicht selbst geirrt hat. Wir Schiffer sind schliesslich auch nur Menschen und als solche — wie man zu sagen pflegt — Gewohnheitsthiere. Diese bei anderen Menschen vielleicht zu entschuldigende Schwäche wird keinem unserer Reichskommissare als triftige Entschuldigung gelten, wenn durch ein falsches Ruderkommando Folgen entstehen, die eine Seeamtsverhandlung nothwendig machen. Ich bezweifle nicht, dass selbst Herr Admiral Aschenborn, der Vater dieses neuen Ruderkommandos, als Reichskommissar, in solchem Falle Patent-Entziehung beantragen würde. — Also, Herr Admiral Aschenborn, heilen Sie uns mit ihren Reformen fern, wir sind schon überdies gepögd genug. Hoffen wir, dass die Delegirten der anderen Nautischen Vereine Deutschlands die von mir und vielen anderen Kollegen vertretene Anschauung unterstützen und den Kieler Antrag so zu Fall bringen, dass die erfolgte Abstimmung in diesem Jahre geeignet ist, ein richtiges Bild zu liefern. Im Uebrigen möchte ich noch bemerken: ich weiss sehr wohl, dass Herr Aschenborn in seinem diesjährigen Antrag neben dem Marine-Ruderkommando das „Rechts“- und „Links“-Kommando dulden will. Jedoch ich glaube, Herr Redakteur, Sie werden mit mir übereinstimmen, dass das nur Augen verblenden ist.

Kiel, 5. Februar.

Ein Schiffsführer.

\*) Ohne Verantwortung der Redaktion.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sllomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sllomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 7.

Hamburg, den 18. Februar.

XXXVI. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Die Vorschriften für unsere nautischen Prüfungen von 1869. — Neues über die Wege-rechtsfrage der Fischdampfer. — Oberseeamtsverhandlung. — Schiffbau. — Verbandstag Deutscher Seeschiffvereine. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte.

### Auf dem Ausguck.

Februar und März sind die Monate, in denen die Leiter der Rhederei-Actiengesellschaften über ihre Thätigkeit während des verflossenen Jahres in Gestalt eines Jahresberichtes den Aktionären Rechenschaft ablegen, sowie der allgemeinen Oeffentlichkeit Mittheilung machen. Den Anfang hat die Hamburg-Amerika-Linie, die grösste Rhederei der Welt, gemacht. Konnte schon angesichts des letztjährigen Betriebsgewinnes, im Betrage von 8 847 569 Mark der Geschäftsabschluss ein glänzender genannt werden, um wie viel mehr in diesem Jahre, wo unter der Rubrik „Betriebsgewinn“ die Zahl 14 205 830 M. steht und für die Dividende vier Millionen Mark gleich 8% in Vorschlag gebracht sind, gegen 2 700 000 M. oder 6% im Vorjahre. — Des Weiteren fällt die Höhe der zu Abschreibungen vom Buchwerthe der Schiffe vermerkten Summe, 10 082 118 M., auf. Die Direktion der Packetfahrt ist ihrem Princip treu geblieben, altes Schiffsmaterial auszustossen und den Buchwerth ihrer Schiffe zu verringern. Veraltete Räume — das hat das Schicksal der alten Thingvalla-Linie bewiesen — sind nicht nur ein Hemmschuh, sondern der Todeskeim eines Schiffahrtsbetriebes. Will sich der Leser von dem Umfang der letztjährigen Thätigkeit des Riesen-Unternehmens einen verständlichen Begriff machen, so ist ein eingehendes Studium des inhalts- und umfangreichen Jahresberichtes erforderlich. Folgender kurzer Extract mag für ein oberflächliches Verständniss schon genügen:

„Unsere Flotte hat sich im vergangenen Jahre, ausser durch 6 von uns übernommene Dampfer derormaligen Kingsin-Linie, durch die Fertigstellung von 5 früher in Auftrag gegebenen Schiffen vorgrössert, welche auf ihren bisherigen Fahrten unseren Erwartungen durchaus entsprochen haben. Es sind dieses die hauptsächlich für den westindischen Dienst in Aussicht genommenen beiden Dampfer „Syria“ und „Sardinia“ sowie die drei grossen, für die Beförderung von Fracht und Zwischendeckspassagieren bestimmten Dampfer „Bulgaria“, „Brasilia“ und „Assyria“. Der Ablieferung der beiden Schwesterschiffe der „Pennsylvania“, welche wir „Graf Waldersee“ und „Patricia“ genannt haben, sowie der auf der Werft von Blohm & Voss im Bau befindlichen beiden Dampfer der Brasilia-Classe, sehen wir in den nächsten Monaten entgegen. Ferner haben wir, da die deutschen Werften zeitweilig mit Arbeiten überhäuft und nicht im Stande waren, uns angemessene Lieferungsstermine zuzusichern, in England 3 im Bau befindliche grosse Frachtdampfer angekauft, denen wir die Namen „Bengalia“, „Bosnia“ und „Bethania“ gegeben haben. Von diesen ist uns die „Bengalia“ im October vorigen Jahres, die „Bosnia“ im verflossenen Monat geliefert worden, während die Lieferung der „Bethania“ in einigen Wochen bevorsteht.

Ausser den vorstehend bereits genannten Dampfern befinden sich noch fernere 6 Schiffe für uns im Bau, von denen 5, für die Bedürfnisse der ostasiatischen Fahrt besonders berechnet, von deutschen Werften geliefert werden.

Der vorstehend geschilderte, zum grossen Theil durch die Ausdehnung unseres Betriebes nach Ost-Asien veranlasste weitere Ausbau unserer Flotte machte eine Vermehrung unseres Actien-Kapitals um 15 Millionen Mark erforderlich, die in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 14. Januar d. J. beschlossen und inzwischen bereits durchgeführt wurde.

Den zahlreichen Neuerwerbungen für unsere Flotte steht der Verkauf einer Anzahl älterer, für unseren Betrieb nicht mehr geeigneter Schiffe gegenüber. Abgesehen von den beiden Schnelldampfern „Columbia“ und „Normannia“ und dem Dampfer „Scandia“, zu deren Verkauf der spanisch-amerikanische



Krieg die Gelegenheit bot, ist es uns gelungen, die Dampfer „Gothia“, „Slavonia“, „Dalecarlia“, „Virginia“ und vor einigen Wochen auch die „Bohemia“ und „Moravia“ zu angemessenen Preisen zu veräußern. Der gesammte Tonnengehalt unserer Schiffe, einschliesslich der Neubauten, beträgt gegenwärtig 405 689 Tons, mithin 68 800 Tons mehr als im Vorjahre. Unsere Gesellschaft bleibt auch in diesem Jahre die grösste Rhederei der Welt.

An Beiträgen zur Kranken-, Unfall-, Invaliditäts- und Altersversicherung zahlte unsere Gesellschaft im Jahre 1898 im Ganzen 167 795,87 M. In unserem Betriebe wurden im verflossenen Jahre insgesamt 365 Rundreisen ausgeführt, auf welchen 74 661 Passagieren aller Klassen und 2388640 cbm Güter befördert wurden.“

Unsere Ausführungen über die Differenzen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer an der Hamburger Wasserkante haben, wie wir vernehmen, zu irrthümlichen Auffassungen Anlass gegeben. Wir haben die Forderung der Schauerleute möglichst wortgetreu so wieder gegeben, wie sie von diesen verlautbart ist. Dabei ist allerdings, in der Voraussetzung, dass die Thatsache bekannt sei, nicht scharf auseinander gehalten, dass die Beschwerdekommision und die Leitung des Arbeitsnachweises an sich getrennte Institutionen sein sollen, von denen die Eine, nämlich die Beschwerdekommision, und zwar in der Zusammensetzung, wie sie die Schauerleute wünschen, von vornherein durch das Statut des Arbeitsnachweises genehmigt ist. Es liegt uns daran, hier besonders zu betonen, dass dieser Wunsch der Schauerleute von vornherein seitens der Arbeitgeber genehmigt ist. Dass der zweite Theil der Forderungen, nämlich eine Betheiligung an der Leitung und Verwaltung des Arbeitsnachweises, von den Arbeitgebern nicht unbescholen acceptirt werden kann, liegt auf der Hand. Es ist aber auch für unparteiische Geschäftsführung in dieser Hinsicht dadurch gesorgt, dass die Leitung nicht nur den Stauern, als unmittelbaren Arbeitgebern, sondern der aus einem Rheder, Schiffsmakler und Stauer bestehenden Arbeitskommission übertragen ist. Dass bei den Einrichtungen des Arbeitsnachweises die Arbeitgeber den Wünschen der Arbeiter soweit entgegen gekommen sind, wie nur irgendwie angängig, wird man zugeben müssen. Dass alle billigen Forderungen nach dieser Richtung hin erfüllt sind, wird man auch daraus schliessen dürfen, dass der Hamburger Senat die Statuten in dieser Form genehmigt hat. Die Hauptsache bleibt nun, dass diese Einrichtung allmählich auch unter den Schauerleuten Platz greift, und ein verhängnissvoller Kampf vermieden wird.

Dor an anderer Stelle veröffentlichte Auszug aus dem Berichte des Seemannsamtes Bremen, hat, neben vielen höchst beachtenswerthen Daten,

zweierlei gezeigt. Einmal, dass die Selbstmordfälle im unteren Maschinenpersonal sich nur auf einen einzigen beschränkten, andererseits, dass nicht weniger als 126 Angemusterte in Bremerhaven, dem Anmusterungshafen, desertirten. In demselben Maasse wie die erste Mittheilung mit Freuden begrüsst werden darf, erweckt die zweite berechtigten Unwillen und dient den unteren Seeleuten keineswegs zur Ehre. Nicht des Desertions-Vergehens, als solchen, wegen, sondern weil man anzunehmen berechtigt ist, dass unter den Deserteuren der grösste Theil seinen Dienst überhaupt nicht angetreten hat und dass ferner ein gewiss nicht kleiner Prozentsatz mit unverdienter Heuer entlaufen ist. Die hohe Desertionsziffer für New-York, 505, darf keineswegs Beunruhigung hervorrufen, da der weit-aus grösste Theil jener Deserteure schon in Bremerhaven mit der später ausgeführten Absicht an Bord ging, um im Lande der „Freiheit“ zu bleiben: dasselbe lässt sich auch mit Bezug auf Baltimore, 86 Deserteure, sagen. Des Weiteren dürfte noch vom Standpunkte der deutschen Schifffahrt als besonders zufriedenstellend erwähnt werden, dass die Anzahl unbefahrener Schiffsjungen von 370 in 1897 auf 404 im Berichtsjahre gestiegen ist.

Anlässlich der im amerikanischen Kongress kürzlich eingebrachten Hanna-Payne Bill, welche die Subventionirung der amerikanischen Handelsmarine bezweckt, hat der Leiter der Amerika-Linie vor der zuständigen Senatskommission interessante Angaben über den Unterschied der Kosten bei amerikanischen und britischen Rhedereibetrieben gemacht. Der erwähnte Herr ist in der Lage in dieser Beziehung zuverlässige Daten zu liefern, da bekanntlich die von ihm geleitete Linie früher unter englischer Flagge betrieben wurde, und erst später durch Kongressbeschluss das Recht erhielt, ihren Schiffen das Sternen- und Streifenbanner zu geben. Ein Vergleich der Kosten muss sich an der Hand der Geschäftsbücher leicht nachweisen lassen und wenn man nicht annehmen will, das Herr Griscom nach deutsch-agrarischem Muster grau in grau gemalt hat, so wird man seinen Angaben wohl Glauben schenken müssen. Diesen zu Folge würden die Dampfer „St. Louis“ und „St. Paul“ in Grossbritannien an Herstellungskosten etwa \$ 1 100 000 weniger gekostet haben, als thatsächlich in den Ver. Staaten dafür ausgegeben ist. Was die Betriebskosten anbelangt, so behauptet Herr Griscom, dass die \$ 750 000, welche die Gesellschaft jährlich von der amerikanischen Regierung als Postsubvention erhält, noch nicht genügen um die Mehrkosten zu decken, welche im laufenden Betrieb aus der Führung der amerikanischen Flagge erwachsen. Diese Mehrkosten belaufen sich nach seiner Angabe jährlich auf \$ 113 000. Die Gesellschaft habe



zwar ihr Leben gefristet, sei aber nicht in der Lage gewesen eine Dividende zu bezahlen und es sei klar, dass unter diesen Umständen keine neuen Schiffe mehr angeschafft werden können, wenn die alten einmal ausgedient hätten. Man sieht, das Rhedereispielen unter amerikanischer Flagge ist ein etwas kostspieliges Vergnügen. Was wird nun Herr Cramp, der Erbauer der amerikanischen Schnelldampfer, dazu sagen, der immer behauptete, man könne in den Vereinigten Staaten ebenso billig bauen, wie hier in Europa?

Von geschätzter Seite geht uns mit Bezug auf die in Nr. 5 d. J. veröffentlichten Zahlen der Hamburger und Antwerpener Hafenfrequenz nachstehende Abhandlung zu: „Sie theilen die Ergebnisse des Schiffsverkehrs — Zahl und Raumgehalt der angekommenen Schiffe — von Hamburg, Antwerpen und Rotterdam mit, es ergibt sich daraus, dass im letzten Jahre Hamburg um 1350 Schiffe und 647 000 Tonnen, Antwerpen um 88 Schiffe und 232 000 Tonnen, Rotterdam um 203 Schiffe und 475 000 Tonnen zugenommen hat. Sie bemerken hierzu, dass Hamburg wieder den Vorsprung von 900 000 Tonnen vor Antwerpen erreicht hat, den es 1895 besass. Hiermit wird das Verhältniss beider Häfen zu einander nicht erschöpfend wiedergegeben; es ist dabei die Wirkung der am 1. Juli 1895 in Deutschland eingeführten neuen Schiffs-Vermessungs-Ordnung übersehen worden, welche eine scheinbare Verringerung des Raumgehalts zur Folge gehabt hat. Diese Verringerung war von den hiesigen Beamten auf Grund eingehender Ermittlungen auf 20% angegeben und sind daher bekanntlich Tonnengeld und Quaigebühren hier um diesen Procentsatz erhöht worden. Nimmt man diesen Satz auch als reichlich hoch an, so ergibt sich doch aus manchen Thatsachen, dass die scheinbare Verringerung des Raumgehalts mit 15% gewiss nicht zu hoch angenommen ist. Die Wirkung der veränderten Vermessung konnte naturgemäss nicht in einem Jahre voll zur Geltung kommen, sondern erstreckte sich über mehrere Jahre. Um sie zu verfolgen, muss man auf das Jahr vor Einführung der Neuordnung, 1894, zurückgehen. In diesem Jahre kamen in Hamburg an 9165 Schiffe mit 6 228 000 Tonnen, in Antwerpen 4721 Schiffe mit 5 002 000 Tonnen, so dass der Unterschied zu Gunsten Hamburgs 1 226 000 Tonnen betrug. Im nächsten Jahre betrug die Zunahme Hamburgs 278 Schiffe, aber nur 27 000 Tonnen, und auch in den nächsten Jahren stieg die Zunahme der Tonnenzahlen, bei immer starker Steigung der Schiffszahlen, nur allmählich (1896 mehr: 1034 Schiffe, 190 000 Tonnen; 1897: 696 Schiffe, 263 000 Tonnen). Erst in diesem Jahre scheint die Wirkung des Ueberganges überwunden zu sein. Aus Vorstehendem ergibt sich,

dass man, um den Raumgehalt der in Antwerpen angekommenen Schiffe mit den hier angekommenen vergleichen zu können, letzteren um 15% erhöhen muss. Dann ergaben sich aber für 1898 für Hamburg statt 7 355 000 Tonnen 8 408 000 Tonnen, so dass Hamburg Antwerpen in Wirklichkeit nicht um 900 000 Tonnen, sondern um 1 994 000 Tonnen, also noch um 786 000 Tonnen mehr überlegen ist, als im Jahre 1894.

An diese thatsächliche Mittheilung knüpfen Sie die Bemerkung, dass, um das Uebergewicht Hamburgs über die auswärtigen Concurrenzhäfen zu erhalten, die Herstellung des Mittelland-Kanals sehr erwünscht sei, da dann der Verkehr des deutschen Binnenlandes, der jetzt einen erheblichen Theil des Antwerpener Verkehrs ausmache, Hamburg und Bremen zu Gute kommen würde. Diese Auffassung kann ich nicht theilen. Der Mittellandkanal kann bei dem grossen Umwege über Magdeburg dem Verkehr Hamburgs mit Rheinland-Westphalen keinen Nutzen bringen. Der beste Beweis dafür ist, dass in den bisherigen Rentabilitäts-Berechnungen für den Kanal ein Posten für den Transport westphäl. Kohlennach Hamburg nicht vorgesehen ist. Von den deutschen Seehäfen würde nur Bremen einen Vortheil von dem Kanal haben.\* Mit dem Mittellandkanal, der Verbindung des Dortmund-Ems-Kanals mit Weser und Elbe, soll aber gleichzeitig der Dortmund-Rhein-Kanal hergestellt werden, der den Zweck hat und gewiss auch erfüllen wird, das rheinisch-westphälische Industriegebiet in engere Verbindung mit den holländischen und belgischen Häfen zu bringen. Ob nicht der Vortheil, den letztere von den geplanten Kanälen haben werden, auch denjenigen Bremens übersteigen wird, muss die Zukunft lehren. Hamburg kann durch sie in seinen Beziehungen zu Westdeutschland nur Einbusse erleiden. Aber nicht das allein; auch von dem Verkehr der Oberelbe und den östlichen Wasserstrassen wird durch die neue Mündung, welche die Elbe nach Bremen und den anderen westlichen Häfen erhalten soll, Hamburg ein Theil entzogen werden. Nimmt man hinzu, dass durch den Elbe-Trave-Kanal der Elbe auch eine Mündung nach der Ostsee gegeben werden soll, so dass in Abhandlungen bereits von dem „Elbe-Seehafen Lübeck“ gesprochen wird, und dass die Verbindung der Oberelbe und Berlins durch den Grossschiffahrtsweg Berlin-Stettin eine bedeutende Verbesserung erfahren soll, so kann man sich ernstlichen Besorgnissen darüber, ob Hamburg seine überlegene Handelsstellung Antwerpen und Rotterdam gegenüber wird aufrechterhalten können, nicht verschliessen. Ob aus anderen Rücksichten die Herstellung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals zweckmässig ist, ist eine Frage, auf die hier nicht ein-

\* Ingenieur F. Geck, in seinem bekannten Buche „Rhein-Weser-Elbe-Kanal“ ist bekanntlich anderer Ansicht. D. R.

zugehen ist; Hamburg hat jedenfalls keine Ursache, ihn herbeizusehnen.“

Einen Beitrag zur Geschichte des Deutschen Nautischen Vereins, der in diesem Jahre auf ein dreissigjähriges Bestehen zurückblicken kann, veröffentlicht der langjährige und verdiente Vorsitzende dieser Korporation. Alle die sich für die Arbeiten und Erfolge des Deutschen Nautischen Vereins interessieren, werden die kleine Schrift mit Freuden begrüßen, da sie zur Orientirung in der Geschichte des Vereins werthvolle Fingerzeige bietet. An einem Mangel allerdings leidet das kleine Werk, der eine Folge der Stellung des Verfassers zum nautischen Verein ist. Es ist mit keinem Worte der verdienstvollen Thätigkeit des Vorsitzenden gedacht, der nunmehr schon seit fünfzehn Jahren mit unermüdlichem Eifer sich der Aufgabe unterzieht, den grossen Verband zu leiten und seine Ziele fördern zu helfen. Von der Geschichte des Deutschen Nautischen Vereins lässt sich sein persönliches Wirken nicht loslösen, und wir halten es für unsere Pflicht in diesem kurzen Hinweis wenigstens der Verdienste zu gedenken, die der Geheimrath Sartori sich um den Verein erworben hat.

In Liverpool ist am 3. Februar eine Conferenz aus Delegirten von britischen Schiffervereinen unter dem Namen „Shipmaster's and Officer's Federation“ abgehalten worden. An derselben betheiligt waren Vertreter der „Mercantile Marine Service Association“, der „Shipmaster's Society“, London, der „British Shipmaster's and Officer's Protection Society“, Sunderland und der „Scottish Shipmaster's Association“, Glasgow. Die Mitgliederanzahl genannter Vereine beträgt mehr als 9000 Schiffsführer und Steuerleute. Die Versammlung hatte nicht nur den Zweck vor den Rhedern und insbesondere vor dem Handelsamt als eine Vereinigung bestehend aus gleichen Zielen nachstrebender Berufsgenossen zu paradiren, sondern ist im gewissen Sinne als eine Demonstration aufzufassen. Bekanntlich haben die einzelnen Vereine verschiedentlich und vergeblich an das Handelsamt das Ersuchen gestellt, ein Gesetz zu befürworten, demzufolge Ausländer von der Führung britischer Schiffe unbedingt ausgeschlossen bleiben. Als alle auf diesem Wege unternommenen Versuche resultatlos verliefen, nahmen die Vereine das Anerbieten des Parlamentsmitgliedes Sir John Wilcox, eine Zusammenkunft sämtlicher Schiffervereine herbeizuführen, um so freudiger an, als der Parlamentarier versprach, wenn eine im vorhin erwähnten Sinne gefasste Resolution auf dem Congress zu Stande komme, er ihr Anliegen im Unterhause zur Sprache bringen wolle. Zum festgesetzten Tage, dem 3. Februar, ist die erwähnte Versammlung in Liverpool abgehalten worden.

Auf der Tagesordnung standen sieben Themata. Neben dem ersten und zweiten Antrag, — deren Annahme natürlich einstimmig erfolgte — welche den absoluten Ausschluss von Ausländern als Führer britischer Schiffe fordern und befürworten, die Beschäftigung von ausländischen Seeleuten auf das Mindeste zu beschränken, ist noch erwähnenswerth die Stellungnahme der Konferenzmitglieder zum neuen Gesetz der Leuchtfeuerabgaben. Ebenso wie seiner Zeit in corpore die britischen Rheder, verurtheilten auch die versammelten Delegirten britischer Schiffervereine das Gesetz als eine ungerechte Maassnahme gegen die Rheder. Schiffsführer und Steuerleute deutscher Nation, obgleich der Beschluss, Ausländer von den Kommandostellen auszuschliessen, vielleicht gerade ihnen materiellen Schaden zu bringen vermag, sollten, anstatt zu grollen, sich eine Erklärung suchen, wie es zugeht, dass sämtliche — oder sagen wir 9000 — britische Schiffer und nicht minder Steuerleute, bezüglich des Leuchtfeuerabgaben-Gesetzes vor der Oeffentlichkeit ihre Zugehörigkeit zu den Rhedern, ihren Brotherren, feststellen lassen. In England sind hinsichtlich der Stellung des Rheders zu Schiffer und Steuermann dieselben Verhältnisse maassgebend wie bei uns. Und doch würden Deutsche unter Voraussetzung einer ähnlichen Veranlassung kaum in der geschehenen Weise auftreten, aus vielleicht nicht ganz unberechtigter Furcht die Regierung zu verletzen und vor der Oeffentlichkeit und den Rhedern als Augendiener zu gelten.

In New-York macht man alle erdenklichen Anstrengungen um den Hafen und seine Zugänge mit dem wachsenden Tiefgang der Schiffe auf der Höhe zu halten. Es ist zur Zeit ein Projekt ausgearbeitet, dass die Ausbaggerung eines direkt nach der See führenden Kanals von 35' Tiefe vorsieht. Die Kosten sollen sich auf \$ 5 000 000 belaufen und man glaubt, dass die Arbeiten in einem Zeitraume von 4 Jahren ausgeführt werden können. Eine Million soll schon beim nächsten Etat gefordert werden, die zunächst für die Vorarbeiten, Konstruktion der Bagger und Beginn der Ausbaggerungen Verwendung finden wird.

## Die Vorschriften für unsere nautischen Prüfungen von 1869.

Von R. H.

Die Seeschiffahrt hat in den letzten 30 Jahren ungemein grosse fortschreitende Umwandlungen erfahren und naturgemäss musste die Navigation an Bord sich auch wesentlich ändern.

Die Vorschriften für die nautischen Prüfungen stammen von 1869 mit wenigen und ganz wenig eingreifenden Aenderungen seit der Zeit, was un-

möglich in Einklang stehen kann mit dem bedeutenden Fortschritt der Seeschifffahrt und ihrer nautischen Funktionen.

Dadurch haben zur Zeit bei dem Unterricht in Navigation Lehrer und Schüler zwei verschiedene Ziele vor Augen; das eine steckt die Seepraxis und das andere die Prüfungsanforderungen. Für Lehrende und Lernende ist es aber gleich störend, wenn zu oft betont werden muss: „so verlangt es die Navigation an Bord, so aber die Prüfung.“

Die Vervollkommnung der nautischen Instrumente, Apparate und Uhren, die Vervollkommnung der Schiffe selbst und dadurch die Abkürzung der Reisen an Zeit, gestatten entschieden eine Vereinfachung der ausübenden Navigation an Bord, während die stetig gebotene Eile eine schnelle Effectuierung derselben verlangt; beide bedingen aber die Anwendung einfacher Bestimmungsmethoden und Rechnungsweisen und in diesen, last not least, ganz kategorisch das Vermeiden jeder überflüssigen, weil unpraktischen und hemmenden Genauigkeit!

Folgende Abänderungen der Prüfungsvorschriften dürften sich empfehlen:

#### A. See-Steuermannsprüfung.

1. Die Beurtheilung des deutschen Aufsatzes sollte erschwert werden.

2. Die Arithmetik-Aufgaben sollten nur aus schiffsgeschäftlichen Rechnungen bestehen.

3. Die Planimetrie-Aufgaben sollten nur Constructionen und Flächenberechnungen sein.

4. Die Stereometrie-Aufgaben sollten nur die Berechnung solcher Körper umfassen, wie sie in der Regel Ladungen, Tanks, Bunker und sonst Theile von Schiffsräumen bieten.

5. In den Aufgaben der ebenen Trigonometrie sind alle zweideutigen Fälle zu vermeiden, die nicht auch in der Navigation zur Anwendung kommen.

6. Beim Koppelskurs ist jedes Rechnen nach vergrößerter Breite zu vermeiden. (Der Begriff „vergrösserte Breite“ kann bei Gelegenheit der Seekarten-Constructionen gehörig erklärt werden.)

7. Zur Chronometer-Länge und zur Neben-Meridian-Breite ist die Ermittlung der Standlinie zuzufügen.

8. Die Zwei-Höhen-Breite ist durch die Methode von Marcq St. Hilaire zu ersetzen.

#### B. Seeschifferprüfung.

1. Arithmetik, Planimetrie und Stereometrie sind als reine Wiederholungen der Steuermannsprüfung wegzulassen.

2. In der ebenen und sphärischen Trigonometrie sind alle zweideutigen Fälle, die in der Navigation nicht zur Anwendung kommen, zu vermeiden.

3. Der Koppelskurs ist ohne Anwendung der vergrösserten Breite zu lösen.

4. Abstands- und Stromaufgaben sind als

Separat-Aufgaben zu streichen und den Seekarten-Aufgaben einzuverleiben.

5. Zur Chronometer-Länge und Neben-Meridian-Breite ist die Ermittlung der Standlinien zuzufügen.

6. Die Zwei-Höhen-Breite ist durch die Methode von Marcq St. Hilaire zu ersetzen.

7. Die Chronometer-Standbestimmung durch Beobachtung einer Gestirns Höhe nahe Ost oder West und durch gleichzeitige Ermittlung der Ortslänge durch eine Abstandsbestimmung oder sonst, ist hinzuzufügen.

8. Die Anforderungen an die Kenntniss der Schiffsgeschäfte, soweit diese die Bedeutung aller Schiffspapiere, den normalen Geschäftsgang und auch den aussergewöhnlichen mit Protest, Besichtigung, Havarien, Verklarung, Dispathe, Bodmerei, Ladungsverkauf und Condemnirung betreffen, sind zu vertiefen.

9. Die Anforderungen an die Kenntnisse in der Kompensirung, Adjustirung und Deviation der Kompassse an Bord sind zu vertiefen und zu erweitern auf die Einwirkung der electrischen Leitungen an Bord auf den Kompass.

10. Die Anforderungen bezüglich der Kenntnisse in der maritimen Meteorologie sind zu vertiefen, namentlich betreffs der allgemeinen Wind-Theorien und der Wirbelstürme, sowie des Manövrirens in der Nähe dieser und in denselben.

11. Die Anforderungen an Kenntnisse im Schiffbau sind zu erweitern bezüglich der Stabilität der Schiffe mit verschiedenen Ladungen etc.

#### 12. Wegzufallen hätten:

a. Die Berechnung des Chronometerstandes aus correspondirenden Sonnenhöhen.

b. Die Berechnung der Kulminationszeit der Gestirne als Separat-Rechnung.

c. Die Berechnung der Ortsmissweisung unter Anwendung einer als bekannt gegebenen Kompass-Deviation.

d. Die Berechnung von Gestirns Höhen als Separat-Aufgabe, da sie bei Marcq St. Hilaire's Methode vorkommt.

Man möchte noch besonders betonen, dass eine Verlängerung des Steuermannskurses über 9—10 Monate und des Schifferkurses über 5—6 Monate hinaus, eine wesentliche Verthouierung der nautischen Ausbildung unserer jungen Seelente bedeuten würde. Eine Verlängerung der Kurse ist auch durchaus nicht nöthig, wenn der Eintritt in jeden Kursus an allen Navigationsschulen nur eine kürzere Zeit nach Beginn desselben gestattet würde.

Ganz besonders ist bei den Prüfungsanforderungen dahin zu wirken, dass von jeder überflüssigen Genauigkeit aufs Peinlichste abgesehen wird. Niemand von seemännischem Verständniss kann in den Bestimmungsstücken einer Rechnung,



sie sei vorbereitend für die Nautik oder nautisch selbst, die Genauigkeit über eine Bogenminute hinaus befürworten, denn sowohl eine gesunde Theorie als eine solche Seepraxis beweisen das als überflüssig; sie steht auch so wenig in Einklang mit der Navigation an Bord, dass die Schüler sich bei Trübnung zu grösserer Genauigkeit missleitet fühlen, wenn sie aus der Schule ins Leben treten und umgekehrt erscheint ihnen der Unterricht unbegreiflich unpractisch, selbst wenn ihnen gegenüber betont wird: Prüfung, und nicht Navigation an Bord! Der Genauigkeit von einer Bogenminute in den Bestimmungsstücken entspricht aber auch der Gebrauch der vierstelligen Logarithmen durchweg. Damit vereinfachen sich die entsprechenden Tafeln ganz wesentlich und mit den durch einen einzigen Blick zu entnehmenden Logarithmen, bezw. gleich genauen trigonometrischen Zahlen, fällt die Nothwendigkeit von Einschaltungs-Differenzen; Einschaltungen darf auch die Prüfung nicht verlangen, weil sie für die Navigation an Bord überflüssig und überall für Nautiker hemmend sind.

Für den nächsten Vereinstag der deutschen nautischen Vereine am 27. und 28. d. M. in Berlin ist die hier behandelte Angelegenheit der erste Punkt der Tagesordnung, abgesehen von den internen Interessen des Vereins, und es wäre sehr zu wünschen, dass alle praktisch-nautischen Elemente dort für Das sprächen und stimmten, was die heutige Seepraxis von den nautischen Prüfungen verlangen darf und muss. Dabei kommt es schliesslich weniger an auf eine einzelne nautische Methode oder eine gewisse Unterrichtsmanier, sondern auf eine durchgehende, den Anforderungen der Praxis angemessene Einfachheit der Methoden und Rechnungsweisen, sowie auf das Ausmerzen jeder überflüssigen, hindernden Genauigkeit. Darüber muss man in nautischen Kreisen sich einig sein, wenn man nicht persönliche Interessen, denen unserer Navigation vorstellt. Die auf diese Weise gewonnene Arbeitszeit und Arbeitskraft genügt dann auch wieder zu den nothwendig gewordenen Vertiefungen und Erweiterungen der weiter vorne pointirten Disciplinen des nautischen Unterrichtes

### Neues über die Wegerechtsfrage der Fischdampfer.

Zweck nachstehender Zeilen ist nicht die seit Jahren ins Feld geführten Argumente für oder wider die Wegerechtsfrage hier zu wiederholen, sondern über ein neues Moment in Betreff dieses strittigen Punktes zu berichten. Ohne jede Einleitung lässt sich dieser Vorsatz jedoch nicht gut ausführen, deshalb die nachstehenden Bemerkungen.

Als sich im Frühjahr 1897 der deutsche Reichstag mit der Seestrassenrechts-Frage beschäftigte, kam die Wegerechtsfrage der Fischdampfer auch zur Sprache. Damals fand es der Abgeordnete Jebens mit Recht unbegreiflich, „dass die ong-

lischen Fischer und Fischereiinteressenten sich in dieser sie so nahe angehenden Frage so apathisch verhalten. Es scheint, als ob sie sich der ihnen drohenden Gefahr gar nicht bewusst sind.“

Die erwähnte Gefahr ist bekanntlich die, dass die zur Washingtoner Conferenz im Jahre 1889 vereinigten Delegirten von 28 Staaten über die Frage nicht einig werden konnten, ob reisende Schiffe den arbeitenden ein für allemal auszuweichen haben. Mit anderen Worten, ob Fischdampfern, wenn sie arbeiten, das unbedingte Wegerecht eingeräumt werden müsse. Herrn Jebens Verwunderung war um so berechtigter, als auch die englische Regierung gar keine Stellung zu diesen Washingtoner Beschlüssen genommen hatte, während andererseits auf Veranlassung deutscher Rheder sofort energische Schritte bei der deutschen Regierung eingeleitet waren, deren Erfolg eine aus Regierungsvertretern und Rhedern resp. Fischereiinteressenten gemischte abgehaltene Conferenz war. Die Beschlüsse dieser Conferenz lassen sich dahin zusammenfassen, „dass die Segelfischfahrzeuge von Alters her allen anderen Schiffen gegenüber das Wegerecht besessen haben, und dieses Recht auch von Anfang an den Fischdampfern zugestanden sei. Deshalb ist dem Fischdampfer anderen Dampfern gegenüber das Wegerecht einzuräumen.“ In Folge dieses in der internationalen Presse publicirten Beschlusses oder aus anderen Gründen, lässt sich nicht feststellen, ernannte Ende Mai 1897 der Präsident des englischen Handelsamtes ein Comité, zum Zweck, sein Gutachten, neben anderen Sachen, auch über die Wegerechtsfrage der Fischdampfer auszusprechen.

Die Commissionsmitglieder, Angehörige der englischen Kriegs- und Handelsmarine, sowie verschiedene Rheder brauchten lange Zeit, bis zum September 1898, ehe sie sich zu einer Resolution entschieden. „Was lange währt, wird endlich gut“, ob auch im vorliegenden Falle, ist Ansichtssache. Jedenfalls lautete der Beschluss mit 5 Stimmen Majorität gegen das unbedingte Wegerecht der Fischdampfer, und angeblich aus folgenden Gründen: Das Comité behauptet, es sei allgemeiner Usus für in Fahrt befindliche Dampfer, die ein fischendes Dampf Fahrzeug auf See treffen, diesem aus dem Wege zu geben. „Innerhalb fünf Jahren haben nur 24 Fischdampfer Kollision erlitten, welche nur zur Hälfte von fahrenden Dampfern herbeigeführt ist. Gewährt man den gegenwärtig schon die Schifffahrt in der Nordsee stark gefährdenden Fischdampfern das unbedingte Wegerecht, so wird es vorkommen, dass die ganze Fahrstrasse mit fischenden Dampfern besetzt liegt; den fahrenden Schiffen, besonders den Seglern, entstehen dadurch grosse Gefahren. Es ist von hervorragender Bedeutung,“ heisst es weiter im Bericht, „Verordnungen zu treffen, die mit dem heute in der Praxis üblichen Gebrauch übereinstimmen, damit die gegenwärtige Ungewissheit einem Gesetze weicht, das klar die Wegerechtsfrage der Fischdampfer regelt.“ Gelegentlich einer Umfrage, welche Mitglieder des Comité's bei Fischer-Interessenten, Fischdampferführern und Lootsen der verschiedenen Häfen der Nordost-Küste hielten, stellte sich heraus, dass die Fischdampfer in der Nordsee im Grossen und Ganzen gegenwärtig so manövrirten, als wenn ihnen das unbedingte Wegerecht zustehe. Es habe sich eine Unkenntnis der Ausweichbestimmungen einzelner Führer herausgestellt, die unerhört sei. Mehrere der Fischdampferführer — wahrscheinlich in der Annahme, dass das unbedingte Wegerecht bestehe — erwählten entrüstet das Vorgehen einzelner Dampfer, die mit dem „Nordseegebrauch“ anscheinend nicht vertraut sind.

Als in Nr. 39 v. J. der vorstehende Wortlaut des Berichtes mitgetheilt wurde, krüpfen wir daran die Bemerkung, dass man nicht übersehen könne, welche Folgen dieser Bericht nach sich ziehen werde. Wir vermutheten damals — und wie wir heute wissen, sehr richtig — dass eine Demonstration seitens englischer Fischereiinteressenten gegen diesen Beschluss folgen werde. Thatsächlich ist in Hull am 31. Januar unter dem



Namen „Fischerei-Conferenz“ eine Kundgebung im grossen Stile gegen die im Vorjahre gefassten Beschlüsse der Commission des Handelsamtes erfolgt.

Anwesend bei dieser Konferenz waren, ausser sämtlichen Fischereiinteressenten Hulls, Grimsbys, Aberdeens, North-Shields, Bostons, Sunderlands, Hartlepoons und Scarboroughs, verschiedene hochgestellte Juristen, einzelne Bürgermeister und als Vorsitzender Lord Heneage. Aus der nach äusserst langer und erregter Debatte gefassten Resolution geht hervor, dass dem Fischdampfer das unbedingte Wegerecht einzuräumen sei.

Wenn wir nun, in Anbetracht dieses Beschlusses, heute behaupten, dass derselbe nicht wirkungslos verhallen wird, so werden uns die Leser wohl Recht geben müssen. Die Einmütigkeit sämtlicher englischer Fischdampfer-Rheder in dieser Frage muss seitens des englischen Handelsamtes berücksichtigt werden. Sollte diese letzte Kundgebung den Erfolg haben, eine internationale Fischerei-Conferenz herbeizuführen, dann dürfen wir wohl hoffen, dass dem Fischdampfer über kurz oder lang mindestens das bedingte, wenn nicht das unbedingte Wegerecht eingeräumt wird.

## Seeamtsentscheidungen.

### Ober-Seeamt.

Der zur Verhandlung stehende Unfall betraf den am 3. Juni erfolgten Tod des Trimmers (Ueberarbeiters) Franz Wlodarski aus New-York an Bord des Dampfers „Fürst Bismarck“, der sich z. Zt. auf der Fahrt von New-York nach Cherbourg befunden hat.

Nach der seeamtlichen Untersuchung zu Hamburg war Wlodarski im hinteren Heizraum mit Kohlentrimmen beschäftigt. Nachdem er bis ungefähr 2<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Uhr gearbeitet hatte, bemerkte der Oberheizer Martini ein ungewöhnliches Benehmen an ihm, indem er versuchte, an den Schotten emporzuklettern. Er wurde daraufhin von dem Oberheizer und dem dritten Maschinisten Waak in die Nähe einer Windtutze hingesezt und auf Veranlassung des hinzukommenden ersten Maschinisten Lüthmann nach oben geschafft. Der sofort herbeigerufene Schiffsarzt veranlasste die Ueberführung des Mannes in das Schiffshospital, doch verstarb er während des Transportes dahin. Nach Aussage des Schiffsarztes, Dr. Warmburg, ist Wlodarski wahrscheinlich einem Hitzschlag erlegen. Anzeichen von Misshandlung, von Verbrennung etc. hat man nicht an der Leiche wahrgenommen. Eine halbe Stunde nach dem Tode baten einige Trimmer um die Erlaubnis, die Leiche sehen zu dürfen, was Dr. Warmburg gestattete; er erfuhr bei dieser Gelegenheit, dass die Leute die Meinung gehabt hatten, Wlodarski sei misshandelt oder erschlagen worden, was Dr. Warmburg für unnütze Klatscherei gehalten und darüber weder mit dem Kapitän gesprochen noch daraufhin eine genauere Untersuchung der Leiche vorgenommen hatte, was zur thunlichsten Aufklärung und Feststellung des Thatbestandes und Widerlegung der Gerüchte richtig und angezeigt gewesen wäre. Dr. Warmburg hat vor dem Seeamte bekundet, dass er zwar nicht mit voller Bestimmtheit behaupten könne, aber doch der Ansicht sei, dass Wlodarski an Hitzschlag verstorben sei. Das Seeamt hat als erwiesen angenommen, dass Wlodarski erkrankt und nicht im Stande gewesen, seine Arbeit zu verrichten; ferner dass Wlodarski vom Oberheizer Martini auf brutale Weise misshandelt worden und unmittelbar darnach gestorben ist. Das Seeamt, das in dem hartnäckigen Verhalten Waak's ein schlechtes Zeichen seines Charakters erblickte, nahm an, dass er für den verantwortungsvollen Posten ungeeignet erscheine; es erblickte zugleich in dem Verhalten des Waak eine schwere Verletzung der ihm durch seine Stellung auferlegten Pflichterfüllung und entzog nach dem Antrage des Reichskommissars dem Waak das Patent als Maschinist.

Gegen diesen Spruch hatte der Maschinist Waak das Rechtsmittel der Beschwerde eingelegt und versucht, nachzuweisen, dass er nichts gethan habe, was ihn zur Ausübung seines Berufes ungeeignet erscheinen lassen könnte. Die Befugnis des Seeamtes dürfte nicht weiter ausgedrückt werden, als sich dies durch das Gesetz ergebe. Es sei nur dazu berufen, den auf See geschehenen Unfall zu untersuchen und aufzuklären, sowie den Schuldigen zur Verantwortung zu ziehen.

An der Hand von Zeichnungen aus dem Schiffsraum begann eine eingehende Besprechung über die dienstlichen Obliegenheiten des Maschinisten und die Zeit, in der sich der Unfall ereignete. Darnach war Waak, stark beschäftigt und zuletzt um 12 Uhr in den Raum gekommen, wo Wlodarski auf der Leiter nach oben wollte. In der Annahme, Wlodarski wolle vielleicht über Bord springen, habe er ihn zurückgehalten.

Der Verteidiger des Maschinisten Waak, Rechtsanwalt S. Cohn, sah in dem Spruche des Seeamts zu Hamburg, dass sich das Seeamt dabei, gleich wie der Reichskommissar, habe mehr von dem Gefühl leiten und die Objectivität ausser Acht gelassen habe. Auch sei festgestellt, dass die Aeusserung: „Warte nur, wir werden Dich schon kriegen“ nicht von seinem Klienten gethan worden sei, sondern von Martini. Auch sei erwiesen, dass Waak den Wlodarski keineswegs misshandelt habe, sondern dass letzterer den Waak in den Finger gebissen, ihm in die Barthaare gerissen und beide zu Fall gekommen seien. Diese Thatsache werde aber vom Seeamt mit keiner Silbe gewürdigt. Da sowohl das Landgericht Hamburg, wie auch das Reichsgericht ein Einschreiten gegen Waak abgelehnt habe, so werde dies auch für das Oberseeamt maassgebend sein. Es werde sich nun fragen, in wie weit sein Klient seine Pflicht verletzt habe und ob ihm von dem Kranksein des Trimmers etwas bekannt gewesen. Das sei aber nach Feststellung des Hamb. Landgerichts nicht der Fall gewesen. Dass er nicht den Grad des Unwohlseins bei Wlodarski erkannt, als er zu ihm gekommen war, dürfe ihm nach den Ausführungen des Physikus nicht zur Last gelegt werden, da sein Klient eben Laie sei. Der Verteidiger bat, seinem Klienten das Patent wieder zurückzuerstatten resp. den seeamtlichen Spruch dahin abzuändern.

Der Reichskommissar führte hierauf aus, dass durch die zur Sache vorliegenden beeidigten Zeugenaussagen doch nachgewiesen sei, dass der Maschinist Waak die rohen Misshandlungen des erkrankten Trimmers Wlodarski nicht nur geduldet sondern sich auch thatsächlich daran beteiligt habe und dass der Mann bald nach den Misshandlungen aufs Deck geschleppt worden, aber während des Transportes gestorben und tot auf Deck bei der Treppe hingelegt worden sei, wo der Heilgehülfe Butzky den Wlodarski als Leiche vorgefunden. Der Heizer Martini selbst habe ja bei der Vernehmung am 14. Juni ausgesagt: „Erst schleiften wir ihn mit, als er dann ganz still wurde, hob Marx ihn auf, und ich ging hinterher. Es wäre besser gewesen, wenn der Mann früher nach oben gebracht worden wäre, aber ich erhielt dazu keinen Befehl vom Maschinisten. Wir hatten die Idee, dass Wlodarski sich nur anstellte.“ Nach dem vorliegenden Beweisergebniss sehe der Reichskommissar es ferner auch als festgestellt an, dass Wlodarski nicht lediglich nur an Hitzschlag verstorben sei. Selbst der Schiffsarzt Dr. Warmburg habe nicht mit Bestimmtheit behaupten können, dass Wlodarski an Hitzschlag verstorben sei, meinte aber, solche Behandlung könnte, wenn der Mann bereits schwach gewesen sei, ihm sozusagen den Rest gegeben haben. Der Maschinist Waak habe dadurch, dass er sich an den Misshandlungen des erkrankten Trimmers Wlodarski beteiligt, sowie dadurch, dass er sich in Aufrechterhaltung der Schiffsdisciplin und seiner Autorität in höchstem Grade lässig gezeigt habe, dargethan, dass er nicht geeignet sei, die verantwortliche Stellung auszufüllen und beantrage er, es bei dem seeamtlichen Spruche bewenden zu lassen.

Das Ober-Seeamt hat indess nach längerer Berathung

beschlossen, den Spruch des Seeamtes zu Hamburg dahin abzuändern, dass dem Maschinisten Waak die Befugniß zur Ausübung seines Gewerbes zu belassen sei. Das Ober-Seeamt ist hierbei von der Erwägung ausgegangen, dass die Entscheidung des Gerichts für seine Stellungnahme nicht verbindlich sein könne, sondern die Sache liege einfach so, dass das Ober-Seeamt dem Urtheil des Gerichts betreffend der Körperverletzung beigetreten sei. Waak habe sich eine strafbare Körperverletzung, wie das Gericht richtig angenommen hat, nicht zu schulden kommen lassen, als er hinzukam und Wlodarski mit dem Oberheizer ringend fand. Es war Waak's Pflicht, durch eigenes Eingreifen Wlodarski von der Leiter zu entfernen. Das Ober-Seeamt rügt indess, dass der Maschinist nicht für ärztliche Hülfe gesorgt habe; doch sei hier zu er-

wägen, dass dem Maschinisten Waak, der aus dienstlichen Gründen längere Zeit nicht in dem betreffenden Maschinenraume gewesen, nicht bekannt war, dass Wlodarski krank war, sondern erst in dem Moment Kenntniß davon erhalten habe, als der Trimmer widerstandslos und ermattet zurücksank. Das Ober-Seeamt hat sich auf den Standpunkt gestellt, dass der Maschinist Waak berechtigt war, nachdem er gesehen, dass durch den Eintritt seines Vorgesetzten, des ersten Maschinisten, die nothwendige Fürsorge eingetreten war, der den Kranken an einen kühlen Ort bringen liess und ärztliche Hülfe holte, er sich nicht weiter um Wlodarski bekümmerte, sondern seine ihm obliegenden Dienstpflichten in Angriff nahm. Hierdurch rechtfertigte sich das Verhalten des Waak, für das ihn ein Vorwurf nicht treffe.

## Schiffbau.

### Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (Januar).

Gattung	Dimension	Tonnage	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes
a. deutsche Werften.					
FD.	208×29×14'8"	—	Neue Dampfer-Cömp., Stettin	Flensburger Schiffsbau-Gesellsch.	Gertrud
"	—	—	Pommerscher Industrie-Verein	Oderwerke, Stettin	Senior
Yacht	152×26×14	—	Russische Regierung	Bremer „Vulkan“	Andrej Perowoswanne
b. englische Werften.					
FD.	342×46×26'9"	3070 gr.T.	W. Johnston & Co., Liverpool	Richardson, Dock & Co., Stockton	Gorsemore
"	483×56×34'10"	—	Rankin, Gilmour & Co., Liverpool	Swan & Hunter, Wallsend	St. Andrew
FD.	382×45×27'9"	5800 d.w.	Hindustan S. S. Co., Sunderland	Short Brothers, Sunderland	Afghanistan
"	315×46×22'2"	4500 d.w.	Britain S. C., London	Ropner & Son, Stockton	Greenwich
"	—	3755 gr.T.	Turner Brightman & Co., London	Eine Sunderland Firma	Zuleika
"	325×45×22'2"	—	Elder Dempster & Co., Liverpool	Dobson & Co., Walker	Prah
FsD.	—	190 gr.T.	Alick Black, Grimsby	Eine Huller Firma	Belovar
FD.	336×47×24'10"	—	John Coverdale & Sons, W.-Hartlepool	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	John Coverdale
PD.	346×43'3"×28'6"	—	Iodo-China S. Nav. Co., London	Raylton, Dixon & Co., Middlesbrough	Kuin Sang
FsD.	—	—	Sovereign S. Fishing Comp., Grimsby	Earle's Shiph. & Eng. Co., Hull	Riversdale
Ein Torpedobootszerstörer	—	—	Britische Admiralität	Palmer's Shiph. & Iron Co., Jarrow	Spitful
FsD.	—	—	Grimsby S. Fish. Co., Grimsby	Eine Huller Firma	Stoic
"	—	172 gr.T.	Wm. Grant, Grimsby	Eine Beverly Firma	Benbow
1 Kr.	358×43'9"×16'10"	3500 Depl.	Amerikanische Admiralität	Armstrong, Whitworth Co., Walker	Albany
FD.	—	3415 gr.T.	Belgische maritime Fracht-Ges.	Eine Sunderland Firma	Beechmore
FD.	353×46'5"×27'4"	—	W. H. & C. T. Jones, Cardiff	John Readhead & Sons, S.-Shields	Durwen
"	185×28'6"×14'10"	—	Dampfsch.-Ges. „Neptun“, Bremen	W. Harkess & Son, Middlesbrough	Feronia
FsD.	104×21×11'4"	—	Monarch S. Fish. Co., Grimsby	Hagerup, Doughty & Shofield, Grsby.	King Arthur
FD.	340×45×25'9"	5200 d.w.	Liver S. S. Co., Liverpool	R. Thompson & Sons, Sunderland	Lynalder
"	—	2710 gr.T.	Elder Dempster & Co., Liverpool	Newcastle Firma	Orah
FsD.	—	155 gr.T.	Hull S. Fishing & Ice Co.,	Huller Firma	Rhodesia
"	—	3372 gr.T.	J. Brown & Son, Liverpool	Sunderland Firma	Stanfield
FD.	356×45'2"×29'4"	6000 d.w.	Jenkins & Co., London	Sunderland Shipbuild. Comp.	Cardiganshire
"	348×48×27	—	Heekseher & Co., Kopenhagen	Tyne Iron Shiph. Co., Willington	Euxinia
2FsD.	—	191 gr.T.	Victor S. Fishing Co., Grimsby	Eine Huller Firma	St. Louis, St. Paul
PD.	333×44×31	—	Rotterdam Lloyd	Wigham, Richardson & Co., Newc.	Solo
2FsD.	—	—	Williams & Co., Hull	Cochrane & Cooper, Beverly	Cephalonia, Buckingham
FD.	337×47×24'10"	—	Parker & Co., Melbourne	Blyth Shiph. Comp., Blyth	Moorabool
"	341×47×24'10"	—	Pyman S. S. Co., W.-Hartlepool	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Raithwaite
"	286×43×21	—	C. K. Hansen, Kopenhagen	Short Brothers, Sunderland	Iborg
"	416×48×31	9500 d.w.	Clyde S. Comp., Glasgow	Eng. & Iron Shiph., Govan	Spithead
FsD.	116×21×11'6"	—	Baskcomb, Grimsby	Cochrane & Cooper, Grovehill	Egret
c. schottische Werften.					
2FsD.	116×21×12	—	James Leyman jun., Hull	Mackie & Thomson, Govan	Sirdar, Nile
FsD.	—	—	Thomas Derlin jun., Leith	Hawthorn & Co., Leith	Conqueror
FD.	172×27×9	700 d.w.	Player S. S. Co., Devon	Irvine Shiph. & Eng. Co., Irvine	Player
PD.	140×30×15	—	Unbekannt	Murdoch & Murray, Glasgow	Sobral
FD.	376×48×29	6500 d.w.	Rachburn & Verel, Glasgow	Rob. Duncan & Co., Glasgow	Highland Laird
"	325×45'6"×23'6"	450 d.w.	William Thomsen & Co., St. John (N.-B.)	Russel & Co., Glasgow	Leuctra
PD.	359×43×22'6"	3500 gr.T.	Pacific S. Nav. Company	Caird & Co., Greenock	Colombia
FD.	362×47×27'6"	—	R. P. Houston & Co., Liverpool	M'Millan & Son, Dumbarton	Honorius
"	354×45×28'6"	6000 d.w.	Connell & Co., Whiteinch	Gardiner & Co., Glasgow	Gairloch
"	—	350 gr.T.	Levin & Co., Wellington (N.-Z.)	J. Fullerton & Co., Paisley	Himitangi
DY.	168×22×16'6"	—	Dixon Kemp., London	Romage & Fergusson, Leith	Ladye Gipsep
Ein Torpedobootszerstörer	—	—	Japanische Marine	Yarrow & Co., Poplar	Inadsuma
d. irische Werften.					
FD.	—	3000 gr.T.	Ocean S. S. Co., Liverpool	Eine Belfast Firma	Stentor
"	450×53×35'3"	—	China Mutual S. Nav. Co., London	Workman, Clark & Co., Belfast	Yangtze
PD.	705×68'4"×49'	28500 Depl.	White Star Line, Liverpool	Harland & Wolff, Belfast	Oceanic

Anmerkung. PD. bedeutet Passagierdampfer; FD. Frachtdampfer; FsD. Fischdampfer; Kr. Kreuzer; DY. Dampfyacht.

Der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck wurden von der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Rhederei Act.-Ges. in Oldenburg, Grossh. 2 Dampfer in Auftrag gegeben, von denen der eine 1800 T., der andere 1500 T. laden soll. Der grösste Dampfer erhält eine Triple Compound-Maschine von 550 Pferdestärken, während der kleinere mit einer Maschine gleichen Systems von 450 Pferdestärken ausgerüstet wird. Mit diesen neuen Abschlüssen hat die Schiffswerft von Henry Koch für die zu Anfang erwähnte Firma 10 Dampfer in Auftrag resp. geliefert.

## Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

I. Tag. Am 13. Februar begannen im Hôtel Kaiserhof, Berlin, die Verhandlungen des VI. Verbandstages Deutscher Seeschiffer-Vereine, zu denen von Seiten der Behörden erschienen waren: die Herren Geh. Rath v. d. Hagen, Excoll. Dr. Klügemann der hanseatische Gesandte, Geh. Ober Reg.-Rath von Jonquières, Geh. Rath C. Giese, Korvetten-Kapitän Lazarowicz und Geh. Reg.-Rath Chr. Donner. Im Uebrigen nahmen an den Verhandlungen Theil. Die Herren Fr. Engelmann, Stettin; H. Stöver, See-Berufsgenossenschaft, Hamburg; J. H. Steffen, Lübeck; Jul. Brockmüller, Lübeck; J. Bönfeldt, Lübeck; Pfeiffer, Flensburg; Prahm, Geestemünde; Paul Opitz, Hamburg; Haack, Charlottenburg; C. Woitschewsky, Hamburg; Bl. Lewens, Hamburg; Emil G. v. Höveling, Hamburg; H. E. Johns, Ingenieur, Hamburg; Middendorf, Direktor des Germanischen Lloyd.

Der Vorsitzende Herr Kapitän C. Woitschewsky eröffnete die Verhandlungen mit einer kurzen Begrüssung, gelegentlich welcher er mittheilte, dass der Verkehr unter den in- wie ausländischen Vereinen ein sehr reger gewesen sei. Die auf dem vorjährigen Verbandstage verhandelten Gegenstände haben bereits theilweise ihre Erledigung durch die Regierung gefunden. Für die Errichtung deutscher Seemannsheime hat der Verband den Betrag von 500 M beigesteuert. Interessant war die Mittheilung, dass im Laufe des Jahres eine Reihe von Erfindungen zur Verhütung von Seemannsfällen von Seiten des Binnenlandes aufgetaucht seien, welche aber für den praktischen Seemann keinen besonderen Werth hätten. Zum Schluss sprach noch der Vorsitzende den Regierungsvertretern den Dank für ihr Erscheinen aus.

Hierauf wurden die Wahlen vorgenommen und zum Vorsitzenden Herr Kapitän C. Woitschewsky und zum geschäftsführenden Verein gleichfalls wieder der Hamburger Verein gewählt.

### 1. Reform des Navigationsschulwesens.

Referent Herr Navigationslehrer Prahm, „Verein Weser“, führte aus, dass sich in der Seeschifffahrt ganz bedeutende Umwälzungen vollzogen haben, welche an den Seemann erhöhte Anforderungen stellen, aber in den jetzigen Prüfungsvorschriften nicht enthalten seien. Unter diesen in erster Linie, eingehende Kenntniss des Kompasses, welche in den bestehenden Prüfungsvorschriften nur in soweit behandelt wird, als für hölzerne Schiffe notwendig sei, für eiserne Schiffe und Dampfer reichen die jetzigen Kenntnisse durchaus nicht aus. Auch werde über die geschäftlichen Beziehungen eines Schiffers nur herzlich wenig verlangt. Früher waren diese viel weiter ausgebildet. Für eine Verlängerung des Schulbesuches trete der Verein „Weser“ nicht ein, dagegen wünsche er, dass eine Reihe von Gegenständen aus den Prüfungsvorschriften gestrichen werden. An der Hand der jetzigen Prüfungsvorschriften tritt der Referent für die Chronometerkontrolle beim Passiren von Land und für die Methode der Standlinien ein. Anstatt umständlicher logarithmischen Aufgaben sind Gleichungen und schiffsgeschäftliche Rechnungen zu empfehlen, eine Vereinfachung in der Planimetrie wie der ebenen Trigonometrie wäre erwünscht. Abstands- und Stromaufgaben in Zusammenhang mit Kartenaufgaben sind zu verlangen. Die Mondistanz ist aus der Reihe der Bedingungsaufgaben zu streichen. Würden diese Erleichterungen in der Steuermannsklasse geschaffen, dann wäre es möglich, auf die notwendigen Disziplinen die gehörige Zeit zu verwenden, was zum Vortheil des Ganzen nur zu begrüssen wäre. Betreff der Seeschifferprüfung erachtet der Verein die Kenntniss der deutschen Sprache bis zur Fähigkeit, sich mündlich und schriftlich auszudrücken, für genügend. Dafür sollten in der Arithmetik nur Aufgaben über Berechnung von Schiffsfrachten, Wechsel, Aräthrage u. s. w. vorkommen. Desgleichen wurden noch die Wünsche bezüglich der Culminationszeit und der Chronometerstandsbestimmungen geltend gemacht. Hierauf stellte der Referent folgenden Antrag:

„Der Verband Deutscher Seeschiffer wolle den Herrn Reichskanzler ersuchen, eine Reformirung der Prüfungsvorschriften und Erneuerung der Prüfungsaufgaben im Sinne grösserer Anpassung an die Bedürfnisse der Praxis veranlassen zu wollen.“

Herr Kapitän Pfeiffer, Flensburg schloss sich im Wesentlichen den Ausführungen des Referenten an, befürwortete aber, dass die Prüfungen zum Schiffer und Seesteuermann zur Reichssache gemacht würden.

Herr Geh. Ober Reg.-Rath v. d. Hagen, theilte der Versammlung mit, dass die Navigationsschul-Direktoren zu einer demnächstigen Konferenz eingeladen seien, und er annehme, dass die heute hier gemachten Anregungen und das zu Tage getretene Material als Unterlage benutzt werden wird. Was die einzelnen Punkte betrifft, so glaube er, dass das, was der Verein „Flensburg“ vorgeschlagen, doch seine Bedenken habe, wenn die Prüfungssache einheitlich gemacht werden sollte, so dass es nur eine Reichsprüfungskommission geben sollte, er könne sich das nicht recht vorstellen. Entweder müsste ein fester Prüfungsort bestimmt sein, oder die Reichsprüfungskommission wäre gezwungen, herum zu reisen, was die Kosten bedeutend erhöhen würde. Redner machte ferner darauf aufmerksam, dass diese Prüfungsangelegenheit auch Sache der Einzelstaaten sei, und ob diese zu einer Aenderung zu bewegen sein würden, erscheine ihm sehr zweifelhaft.

An der Diskussion theilten sich dann noch die Herren Kapitäne Opitz, Hamburg; Engelmann, Stettin und Steffens, Lübeck.

Der Antrag „Weser“ wurde angenommen.

2. Die Auslegung eines Feuerschiffes unweit Puttgarden-Riff nördlich von Fehmarn und Ausgestaltung desselben mit einem kräftigen Nebelhornsignale.

Referent Herr Navigationslehrer Prahm, Verein „Weser“, brachte folgenden Antrag ein:

„Zur besseren Navigirung in der Ostsee von und nach dem Nord-Ostsee-Kanal ist 1. die Auslegung eines Feuerschiffes unweit Puttgarden-Riff nördlich von Fehmarn; 2. die Ausstattung dieses Feuerschiffes mit einem mächtigen Nebelhornsignalapparat erforderlich.“

Redner betont, dass sich bei dem zunehmenden Verkehr der Mangel einer besseren Befeuerung des Fehmarn-Belt in den letzten Jahren recht fühlbar gemacht hat, besonders im Frühjahr und Herbst, also in der Zeit der langen Nächte und bei Nebel. Auf Grund eigener Erfahrungen und ihm zugegangenen Mittheilungen schildert der Referent die dem Navigateur sich entgegensetzenden Gefahren im Fehmarn-Belt.

Der Korreferent Herr Kapitän Engelmann-Stettin theilt vollkommen die Auffassung des Vorredners und bemerkt, dass auch von Seiten des Stettiner Seeschiffer-Vereins, veranlasst durch die immer häufiger werdenden Strandungen und Schiffsunfälle dahin geführt hätten, eine bessere und die Sicherheit



der Navigirung grössere Gewähr leistende Befeuernng des Fehmarn-Belts zu erstreben.

Der Antrag wurde hierauf angenommen.

3. Verbesserung des Feuers auf Arcona und Auslegung eines Feuerschiffes bei den Untiefen der Oderbank.

Referent Herr Kapitän Engelmann-Stettin beantragt:

„Der Verband Deutscher Seeschiffer wolle bei der Regierung vorstellig werden, dass das Feuer auf Arcona so bald als möglich in ein starkes weit sichtbares umgewandelt werden möge.“

Nach eingehenden Erklärungen und Begründungen des Referenten wurde der gestellte Antrag angenommen.

4. Prüfungsordnung für Hochseefischer, welche über die räumlichen Grenzen der kleinen Fahrt hinausgehen.

Referent des Vereins „Woser“, Herr Prähm, legte die Verhältnisse dar und sagte, dass die Dampfer, welche in der Nordsee nicht mehr genügenden Lohn finden, sich weiter nordwärts gewendet haben, wo ganz kolossale Fänge gemacht werden. Als nun die Fischerei mit Dampfern begann, fehlte es der Rhederei an Fischern und Führern, die den damaligen Bedingungen genügten. Es wurde versucht, dass ein Seemann, der eine Seefahrtszeit von 60 Monaten nach dem 15. Lebensjahre nachweist, sich ein Zeugniß über die Befähigung zum Schiffer auf kleine Fahrt mit Hochseefischereifahrzeugen erbitten darf. Eine bezügliche Bekanntmachung wurde am 12. März 1885 zu Gunsten der Heringfischereigesellschaft zu Emden erlassen, deren Bestreben dahin ging, billige Schiffer zu erhalten und wurden die mit der Heringfischerei vertrauten Holländer herangezogen, bewährt haben sich diese Leute nun gar nicht. Es stellte sich das Bedürfniss heraus, Leute zu erhalten, welche sich wenigstens hin und wieder nach Hause finden. Man hat deshalb erfahrenen Leitern geprüfte Leute zur Seite gestellt. Nun ging in den 80. Jahren die Segelschiffahrt rapide herunter, so dass sich die verschiedensten Seeleute auf die Fischerei legten, so dass augenblicklich bei den ca. 80 Fischereidampfern 12 Schiffer auf grosser Fahrt, 9 bis 10 auf europäischer Fahrt, 4 Steuerleute, 50 Schiffer auf kleiner Fahrt und 3—4 Leute fahren, die keine Prüfung gemacht haben.

Das Korreferat erstattete sodann Herr Kapitän Opitz-Hamburg, welcher den Ausführungen des Vorredners zustimmte.

Der Regierungsvertreter Herr Geh. Rath Donner gab einen überaus interessanten historischen Ueberblick, wie sich die Verhältnisse nach und nach ausgebildet haben. Es frage sich bei der Neuregelung der Angelegenheit, ob dem einen geprüften Manne noch ein zweiter beigegeben werden solle, damit bei einem Unfalle das Schiff nicht horrenlos bleibe.

Es entspann sich über diesen Gegenstand eine sehr lebhaft und eingehende Diskussion, an der neben dem Vorsitzenden namentlich die Herren Kapitän Engelmann-Stettin, Opitz-Hamburg etc. theilnahmen. Nachdem noch Herr Geh. Rath Donner auf die im Monat Mai d. J. zusammentretende Kommission zur Prüfung der Schifffahrtsangelegenheiten in der auch die vorliegende Sache zur Sprache gelangen wird, hingewiesen wurde, die folgende, von Herrn Geh. Rath Donner formulierte Resolution einstimmig angenommen:

„1. Der Verband Deutscher Seeschiffer hält es für erforderlich, dass der Führer eines Fischereidampfers, welcher die Grenzen der kleinen Fahrt in nördlicher Richtung überschreitet, im Stande ist, den Schiffsort nach Länge und Breite zu bestimmen, sowie die Ablenkung mit Hilfe der Azimutafeln berechnen zu können. Im Interesse der Sicherheit scheine es ferner geboten, dass ausser dem Schiffer ein zweiter Mann an Bord ist, welcher die Prüfung zum Schiffer auf

kleiner Fahrt bestanden hat. 2. Es empfiehlt sich mit Rücksicht auf die immer allgemeiner werdende Verwendung von eisernen Fahrzeugen, dass bei der Prüfung zum Seeschiffer auf kleiner Fahrt der Nachweis der Befähigung zur Berechnung der Abweichung mit Hilfe der Azimutafeln, sowie die Benutzung der Deviationstabellen erbracht wird.“

5. Die Angelegenheit der Wittwen- und Waisenversorgung. Die gegenwärtige Gestaltung der Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute trägt den Bedürfnissen dieses Standes nicht Rechnung und ist für den Seemann eine Versorgung seiner Wittwe und Waisen ein viel dringenderes Bedürfniss, als die Fürsorge für alte und infolge von Krankheit invalide Seeleute.

Nachdem der Vorsitzende die diesbezügliche Eingabe der Seebereufgenossenschaft an den Herrn Reichskanzler zur Vorlesung gebracht und der Vertreter der Seebereufgenossenschaft seinen Antrag in warmer und energischer Weise begründet, sprachen noch eine Anzahl von Herren für die Nothwendigkeit und Dringlichkeit dieser Einrichtung, die viel Noth und Elend abwenden würde. Es wurde sodann der folgende Antrag angenommen:

„Der Verband Deutscher Seeschiffer wolle beschliessen, den Reichstagsabgeordneten Commerzienrath Roesicke zu ersuchen, dahin zuwirken, dass der Art. III des dem Reichstage in der 4. Session der 9. Legislaturperiode vorgelegten Entwurfes betreffend die Abänderung der Unfallversicherungsgesetze, aufgenommen werde, und für den Fall, dass dieser Gesetzentwurf nicht zur Annahme gelangen sollte, ohne Verzug ein Gesetz erlassen werde, welches bestimme, dass die Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute der Seebereufgenossenschaft übertragen werde, unter der Voraussetzung, dass sie eine Wittwen- und Waisenversorgung einrichte.“

II. Tag. 6. Nobel-Signal bei Hoborg auf Gothland. Der Referent, Herr Kapt. Bendfeldt-Lübeck legte kurz die Nothwendigkeit dieser Einrichtung dar. Der schon lange gehegte Wunsch bekam neue Anregung, als im Laufe des vergangenen Sommers in einem kurzen Zeitraum von nur sechs Tagen beinahe an gleicher Stelle nicht weniger als drei Dampfer, durch Nebel veranlasst, dort strandeten. Alle vom Norden kommenden Schiffe vermeiden bei unsichtigem Wetter und ausländigem Winde gern die Südspitze von Oeland, wohingegen jeder sein Möglichstes thut, um Hoborg als besten Punkt zu finden. Nach Erfahrung würden die Schiffe durch den Sturm leicht zwischen Oeland und Gothland versetzt. Es ist daher im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt als ganz nothwendig zu erachten, dass auf Hoborg bald eine Station errichtet wird, welche bei Nebel oder unsichtigem Wetter Warnungssignale gibt.

Der Gegenstand wurde, ohne einen Antrag zu beschliessen, verlassen.

7. Verbesserung des Feuers auf Helgoland. Referent Herr Kapt. Opitz, Verein D. Seeschiffer Hamburg, wies darauf hin, dass das jetzige Feuer durchaus nicht dazu geeignet ist, an einer so wichtigen Stelle als Erkennungszeichen und Warnung für die Jahr aus Jahr ein drohenden Gefahren gelten zu können. Es hat sich zu häufig ereignet, dass das Helgoland Feuer mit solchen von Fischern u. s. w. verwechselt worden ist und dadurch zum Theil auch zum Verlust der beiden englischen Schiffe „Four Winds“ und „Falls of Foyers“ beigetragen hat. Referent wies auch auf die englischen Segelanweisungen hin, nach denen sich doch die fremden Schiffe richten. Es heisst dortselbst wörtlich: „Vessels bound for the Elbe commonly make for Helgoland, its light house being a good and permanent mark and is lighted all the year round; should necessity require, they may anchor between it and the small sandy island and the riding on the east side is good with from 7—10 fms.“ Solche Sachen dürften nicht fort-



dauernd geschrieben bleiben. Referent weist noch auf das deutsche Segelhandbuch hin, wo gesagt ist, dass sich auf Helgoland eine Warnungsstation befindet; doch darauf sei nicht zu bauen.

Der Korreferent, Herr Navig.-Lehrer Prahm schloss sich den Ausführungen voll und ganz an, da auch an der Weser fortwährend Klagen über die Mangelhaftigkeit des Helgoland-Feuers laut geworden sind.

Auch Herr Korvetten-Kapitän Lazarevic sprach sich zu dem unten befindlichen Antrage des Vereins Hamburg beifällig aus, und bemerkte, dass der Plan einer besseren Befeuernng Helgolands von Regierungsseite festgestellt sei und habe ein bezüglicher Schriftwechsel zwischen dem Reichs-Marine-Amt und der preussischen Regierung stattgefunden. Es soll im Jahre 1900 auf Helgoland ein Feuer ersten Ranges mit allem Wünschenswerthen eingerichtet werden. Die Befeuernng wird sich dem bereits bestehenden militärischen electrischen Betriebe anschliessen; dies könne aber nur geschehen, wenn die Kaiserl. Marine diese Sache übernimmt. Darauf resultire auch die Verzögerung. Nichtsdestoweniger könne er dem, was Herr Kapt. Opitz ausgeführt, beistimmen.

Folgende Resolution fand Unterstützung:

„Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine wolle bei der hohen Regierung vorstellig werden, dass die Aenderung des Helgoländer Feuers in ein erstklassiges electrisches Blitzfeuer ersten Ranges als dringendes Bedürfniss schleunigst in Angriff genommen werde. An Stelle des jetzigen Nebelsignalsapparates wird eine Dampfsirene gewünscht, unterschiedlich von der des ersten Elbfeuerschiffs, deren Schall möglichst in geringer Höhe über den Meeresspiegel abgegeben werden kann.“

#### 9. Nebelsignalstation auf Jeeshöft.

Referent Herr Pfeiffer, Flensburg, sowie Herr Engelmann, Stettin begründeten die Nothwendigkeit einer solchen Nebelstation mit dem unsichtigen Wetter, das während eines grossen Theils des Jahres in der Ostsee herrscht und mit welchem die Küstenschiffahrt arg zu kämpfen hat. Der Antrag wurde daher einstimmig angenommen.

Nach Abstattung des Dankes an den Vorsitzenden, Herrn Kapitän Weitschewsky, für die umsichtige Leitung, schloss der Verbandstag mit einem Hoch auf den Kaiser.

An die officielle Sitzung schloss sich eine vertrauliche Sitzung an, in welcher mehrere wichtige interne Angelegenheiten berathen wurden.

## Vermischtes.

**Die Schaffermahlzeit im Hause „Seefahrt“.** Am 10. Febr. hat, wie seit langen, langen Jahren am zweiten Freitag im Februar, die Schaffermahlzeit im Hause „Seefahrt“ stattgefunden. Gross war die Zahl der auswärtigen Gäste, unter ihnen der bunte Rock der Armee und der blaue der Marine nicht selten. Kernige Worte fieleu, sowohl in den vorgeschriebenen Ansprachen der Schaffer, als in den Trinksprüchen der Gäste. Lebhaftige Zustimmung ertönte Exe. Studt, Oberpräsident der Provinz Westphalen, als er zum Schluss seiner Rede sagte: „Sollte mich Gott es erleben lassen und ich noch im Amte sein, so würde es mir eine ganz besondere Freude sein, auf einem Schiff die Wasserstrasse des Dortmund-Ems-Kanals, des Mittelland-Kanals und der kanalisirten Weser nach Bremen befahren zu dürfen, um Ihnen die wohlverdienteste Huldigung

darzubringen.“ Nicht minder fanden die Worte Herrn Contre-Admirals Hoffmann begeisterte Aufnahme, als er auf die Zusammengehörigkeit der Kriegs- und Handelsmarine hinwies und dem deutschen Unternehmungsgeist das ihm gebührende Lob in folgender Weise zollte: „Der deutsche Unternehmungsgeist sucht sich fern über den Ocean hinaus neue Absatzstätten und neue Machterweiterung und die Werkzeuge dazu sind Kriegsmarine und Handelsschiffahrt. Je ioniger dieselben zusammenwirken, desto mehr werden auch das Ansehen und der Reichthum des Deutschen Reiches jenseits des Oceans wachsen. Meine Herren! Diese Auffassung ist tief begründet in der idealen Auffassung des Seemannsstandes. Wenn ich zurückblicke auf meine Knabenzeit vor 40 Jahren — überall wie jetzt in Süd- und Norddeutschland, welche Figur war wohl volksthümlicher als der Bremer Steuermann? Und dem Leiter unserer weitsichtigen Politik, was liegt ihm mehr am Herzen als die Entfaltung der Schifffahrt in allen Oceanen! Und in prägnantester Weise hat er ja dieser Idee Ausdruck gegeben in dem kaiserlichen Worte: „Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser!“ Ich bin sicher, dass in diesem Kreise diese Ueberzeugung und Gesinnung den freudigsten Widerhall findet. Ich gebe dem Ausdruck, indem ich Sie bitte, einzustimmen in den Ruf: die deutsche Seefahrt und insbesondere die Bremer Seefahrt wachse, blühe und gedeihe! Hoch! hoch! hoch!“

**Jahresbericht des Bremer Seemannsamtes.** Dem uns übersandten statistischen Bericht des Seemannsamtes Bremen vom Jahre 1898 entnehmen wir das Folgende: Bestand der bremischen Seeschiffe Ende 1898: 239 Segler mit 3072 Personen Besatzung und 261 Dampfer mit 9700 Besatzung gegen 478 Schiffe mit 11964 Personen des Vorjahres. Von den Seemannsamtern Bremen, Bremerhaven und Vegesack sind im letzten Jahre in 3091 Verhandlungen 43414 Personen gemustert, davon 22687 an- und 20727 ab- gegen 42522 in 1897. Die Angemusterten, von welchen 21657 auf Bremer, 1030 auf anderen deutschen Schiffen Dienste leisteten, waren ihrer Nationalität nach 3171 Bremer, 19037 sonstige Deutsche und 479 Ausländer; ihrer dienstlichen Stellung nach 1014 Steuerleute, 561 Bootsleute, 392 Zimmerleute, 877 Köche 4459 Matrosen, Segelmacher, Stauer etc., 1159 Leichtmatrosen, 778 Jungen, 4857 Aufwärter, 306 Aufwärterinnen, 171 Proviant- und Zahlmeister, 103 Aerzte, 1595 Maschinisten, 3595 Heizer und 2760 Kohlenzieher. Die im Laufe des Jahres angemusterten Seeleute waren im Alter: Von 14—20 Jahre 3537, von 20—30 Jahre 11664, von 30—40 Jahre 5321, von 40—50 Jahre 1707, über 50 Jahre 458 Personen. Abgemustert wurden 19705 von Bremer und 1022 von sonstigen deutschen Schiffen, darunter 19349 von Dampfern und 1378 von Seglern. Von den Angemusterten waren:

1893	unter 574	Schiffsjungen	309	unbefahren,
1894	„ 612	„	252	„
1895	„ 709	„	310	„
1896	„ 658	„	309	„
1897	„ 744	„	370	„
1898	„ 778	„	404	„

Als Deserteure sind im Laufe des Berichtsjahres angezeigt 1 Steuermann, 2 Bootsleute, 4 Zimmerleute, 8 Köche, 111 Matrosen, Segelmacher, Stauer etc., 53 Leichtmatrosen, 78 Jungen, 144 Aufwärter, 2 Aufwärterinnen, 4 Maschinisten, 125 Heizer und 433 Kohlenzieher. Davon desertirten 505 in New-York, 126 in Bremerhaven, 86 in Baltimore, 34 in Antwerpen, 27 in Buenos Ayres, 25 in Genua, 16 in New-Orleans, 15 in Philadelphia, 12 in Portland (Oregon), je 8 in Hongkong und La Plata etc. etc. In 667 Fällen ist Bestrafung der Deserteure beauftragt; bestraft sind 170 Personen. Dem Seemannsamt als verstorben angezeigt sind 41 Personen und zwar 1 Kapitän,

3 Steuerleute, je 1 Bootsmann, Koch, Leichtmatrose, Junge, Aufwärter, Heizer, 4 Matrosen, 17 Passagiere und 10 Passagierkinder. Unter den Angeführten übten 3 Passagiere und 1 Heizer Selbstmord aus. Als hilfsbedürftige Seeleute sind dem Seemannsamt von deutschen Consulaten 56 Personen überwiesen, zu deren Heimschaffung 1404,35  $\mathcal{M}$  erforderlich waren. Die mittlere Matrosenhauer betrug 1893 53,83  $\mathcal{M}$ , 1894 55,15  $\mathcal{M}$ , 1895 54,42  $\mathcal{M}$ , 1896 54,30  $\mathcal{M}$ , 1897 55,55  $\mathcal{M}$ , 1898 56,50  $\mathcal{M}$  monatlich. Den Seemannsämtern wurden 604 Unfälle auf deutschen Schiffen angezeigt (davon 389 auf bremischen Schiffen), von diesen kamen 93 auf Seglern und 511 auf Dampfern vor. Auf das Deckpersonal fielen 205, auf das Maschinenpersonal 223 und auf das Aufwärterpersonal 83 Fälle. Im Ganzen gelangten 122 Fälle zur Untersuchung. Klagesachen sind gegen 284 Personen anhängig gemacht, in 175 Fällen wurde von den Seemannsämtern auf Geldbusse erkannt. Gegen den Bescheid des Amtes legten 8 Personen Berufung ein. Dem Gericht direkt überwiesen sind (excl. Desertionsfälle) 101 Personen.

### Kleine Mittheilungen.

Der Verlust eines stolzen Schiffes, des früheren deutschen Schnelldampfers „Fulda“ ist zu beklagen. Derselbe war, nach Angaben der Tagespresse, bereits an die Canadian S. S. Co. in Liverpool, für 750 000  $\mathcal{M}$  verkauft, als er in einem Trocken-dock der Merseystadt, offenbar weil es an der erforderlichen Umsicht seitens der Dockverwaltung gefehlt, zusammengebrochen. Nach den letzten Mittheilungen sollen die Kosten einer Reparatur den Versicherungswerth erheblich übersteigen, weshalb wird von derselben Abstand genommen werden. Wir werden, wenn über den Unfall eine gerichtliche Untersuchung stattgefunden, später noch einmal darauf zurückkommen und die Umstände berichten, denen die einstige Zierde der deutschen Handelsflotte zum Opfer fiel.

Ueber einen angeblichen Verlust oder nur eine schwere Beschädigung des Hamburger Doppelschraubendampfer „Bulgaria“ liegen gegenwärtig noch ebenso unbestimmte Nachrichten vor, wie über das Schicksal des grössten Theils der Besatzung und der Passagiere desselben. Authentisch ist bis jetzt, dass der englische Dampfer „Weehawken“ 13 Zwischendecks-Passagiere (darunter 8 Kinder) und 10 Personen der Besatzung auf Ponta Delgada am 12. Februar gelandet hat. Die „Bulgaria“ zählte 80 Mann Besatzung und 54 Zwischendeckspassagiere an Bord. Angesichts des Umstandes, dass unter den bis jetzt Geborgenen sich allein 8 Kinder befinden, ist mit ziemlicher Bestimmtheit anzunehmen, dass einmal die grösste Ordnung z. Z. der Abfahrt der Schiffbrüchigen an Bord herrschte, andererseits, dass der Rest der Passagiere und Mannschaft von zwei anderen Dampfern, die sich zugleich mit „Weehawken“ in Sicht der „Bulgaria“ aufhielten, geborgen ist. Wir werden in nächster Nummer, wenn wahrscheinlich bestimmte Nachrichten eingegangen sind, näher darauf zurückkommen.

### Vereinsnachrichten.

#### Nautischer Verein.

Sitzung vom 13. Februar. Eingegangen sind: eine Broschüre, „Beiträge zur Geschichte des Deutschen Nautischen Vereins“ von Geh. Rath Sartori; von der Handelskammer zu Altona, die Abschrift einer an den Regierungspräsidenten gerichteten Eingabe, betref. den Abgabentarif im Kaiser Wilhelm-Kanal. Der Vorsitzende konstatirt, dass die Wünsche der Handelskammer hinsichtlich des Tarifs sich ziemlich mit denen des Nautischen Vereins decken. Im Fragekasten lag ein von der Dampfschiffahrtsgesellschaft „Union“, den Rhedern der „Freia“ und der „Harmonia“ unterschriebener Brief, in welchem die Unter-

zeichneten den Verein ersuchen, für das Aufheben des Lootsenzwangs von Brunsbüttel bis Burg eintreten zu wollen. — In Anbetracht der sehr zahlreich erschienenen Gäste, zum Vortrage Herrn Dir. Lorenz, wird von der Ballotage, sowie allen weiteren Erörterungen über Vereinsangelegenheiten abgesehen. Herr Dir. Lorenz hält darauf einen längeren Vortrag über „die Entwicklung des Schiffbaues und seine Bedeutung für Kunst und Industrie.“ Zahlreiche, vorzüglich ausgeführte Schattenbilder, Schiffstypen und Schiffseinrichtungen verschiedener Zeiten, von der prähistorischen bis zur Jetztzeit darstellend, erhöhen den mit grösster Aufmerksamkeit und nicht mangeldem Beifall aufgenommenen Vortrag. Vortrag und Vorführungen gestatten das Resumé, dass die besonders von den alten Griechen und zur Zeit der Renaissance mit künstlerischer Sorgfalt ausgestatteten Verzierungen an Schiffsrümpfen und in der inneren Einrichtung bis vor kurzer Zeit einer nüchternen allein dem Erwerb und dem Zweck ihres Bestehens huldigenden Form gewichen sind. Erst den mächtigen, Dampferrhederei ist es zu danken, wenn in jüngster Zeit neben zweckentsprechender und gesetzlich vorgeschriebener Ausstattung und Einrichtung auch der ornamentalen wieder ein Platz eingeräumt ist. Der Vorsitzende dankte Herrn Dir. Lorenz für den genussreichen Vortrag.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 9. Februar abgehaltenen Versammlung, die sehr zahlreich besucht war, wurden zunächst zwei Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen lagen vor: Schreiben von der Seeeberufsgenossenschaft nebst Eingabe an den Staatssekretär des Innern betr. Invaliditäts- und Altersversicherung, das 6. Rundschreiben, sowie ein Beitrag zur Geschichte des Deutschen Nautischen Vereins, vom Vorsitzenden, Herrn Geh. Commerzienrath Sartori, ein nochmaliges Schreiben der Herren Gebr. Klencke aus Hemelingen, Zuschriften von Mitgliedern aus Algier, Gibraltar, Hongkong, Santa Rosalia, Swansea und hier. Der Kassirer erstattete sodann Bericht über den Kassenabschluss des Monats Januar, welcher ein sehr günstiger genannt werden durfte. Hierauf wurde der Wittwe eines Mitgliedes das festgesetzte Wittwengeld im Betrage von 300  $\mathcal{M}$  bewilligt und dann über die einzelnen Punkte der Tagesordnung des Deutschen Nautischen Vereinstages verhandelt. Bei Punkt 7: „Unterstützung der Seemannsbeime im Auslande“, erklärte sich der Verein entschieden gegen eine solche Maassnahme, während er bei dem nächsten Punkte „Abänderung des Ruderkommandos“ fast einstimmig die Kommandos „links“ und „rechts“ resp. „hart links“ und „hart rechts“ zur Annahme empfahl. Zu den Vorschlägen betr. „Befähigungsvorschriften für Maschinisten“ wurde empfohlen, erst eine Besprechung mit dem hiesigen Maschinisten-Collegium zu halten, während die Vorschläge betr. Alters- und Invaliditätsversicherung der Seeleute auf das Energischste unterstützt werden sollen. Als Delegirte zum Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins wurden dann der Vorsitzende und der Rechtsanwalt des Vereins gewählt. Nachdem hierauf noch über die letzte gemüthliche Zusammenkunft der Vereinsmitglieder, welche in ausgezeichnetster Weise verlaufen sei, berichtet war, wurde die Versammlung geschlossen.

### Frachtenberichte.

#### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 15. Februar 1899.

Ausgehende Frachten sind etwas flauer gegen die Vorwoche. Retourfrachten sind gleichfalls etwas gewichen. Salpeterfrachten von der Westküste sind flauer und es herrscht wenig Nachfrage nach Räumte. Nachstehend einige Abschlüsse:

„Somali“, Calcutta/Dundee, 25/—, Jute.

„Cawdor“, „ „ „ „

„Afghanistan“, Hamburg/Calcutta, 13/—.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Pettizelle oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 8.

Hamburg, den 25. Februar.

XXXVI. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Die gegenwärtige Lage der russischen Handelsflotte. — Versorgung der Wittwen und Waisen von Seeleuten. — Desertionen deutscher Seeleute im Auslande. — Der Elbe-Trave-Kanal. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Als wir zuletzt über die Differenzen zwischen Stauern und Schauerleuten im Hamburger Hafen berichteten, durfte man eine Beilegung des Zwistes erwarten, sobald die Schauerleute erst eingesehen, in welcher überaus liberalen Weise ihnen die Arbeitgeber stets Entgegenkommen gezeigt haben. Heute ist die Erwartung bestätigt, nachdem eine gemeinschaftliche Sitzung aus Vertretern des Rheder-, Makler-, Stauer- und Arbeiterstandes unter dem Vorsitz Herrn Senators O'Swald stattgefunden hat, und das Resultat zeitigte, die Kartenausgabe um acht Tage, bis zum 28. Februar, zu verlängern. Dieses abermalige Entgegenkommen derjenigen Arbeitnehmer, welche vor zwei Jahren unwandelbare Energie und eiserne Consequenz bewiesen haben, hat entschieden dazu beigetragen, den Hafenarbeitern die Augen zu öffnen. Sie haben eingesehen, dass ihre zu weitgehende Forderung, selbst an der Leitung und Verwaltung des Arbeitsnachweises theilzunehmen, niemals von den Arbeitgebern bewilligt würde und deshalb in einer am Sonntag den 19. Februar abgehaltenen Versammlung den Beschluss gefasst, den Arbeitsnachweis der Stauer anzuerkennen. Heisst es in der Resolution auch „vorläufig anzuerkennen“, so darf man erwarten, dass auch dieses Wort verschwinden wird, sobald die mit dem Arbeitsnachweis gemachten Erfahrungen segensreiche Wirkung ausgeübt haben. Wenn der alten Hansestadt somit glücklicherweise eine Wiederholung des Dramas von 1896 und 1897 erspart geblieben ist, so haben sich neben den besonnenen

Führern der Hafenarbeiter, die Arbeitgeber für ihre Consequenz einerseits und für ihr dankenswerthes Entgegenkommen andererseits den Dank Tausender, denen wir uns anschliessen, erworben. Was haben alle Strikes in grösserem Stile, was hat der Hamburger Hafenarbeiterstrike vor zwei Jahren für Consequenzen gezeitigt? Entbehrungen der schlimmsten Art den Familien der Arbeiter, ohne auch nur den allergeringsten Erfolg; materiellen Schaden den Arbeitgebern, der deutschen Schifffahrt im Allgemeinen und der Hamburger Schifffahrt im Besonderen; gefüllte Taschen solchen Personen, die den Ausstand in Scene setzen und sich später, wenn die Niederlage ihrer Sache unvermeidlich wird, aus dem Staube machen; Schadenfreude des missgünstigen Auslandes über den Verlust der in normalen Zeiten in wirthschaftlicher Beziehung errungenen Erfolge deutschen Fleisses und deutscher Thatkraft. Angesichts solcher negativen Erfolge ist von dem gesunden Sinne unserer Hafenarbeiter wohl zu erwarten, dass sie auch ferner — wenn auch erst in der zwölften Stunde — zur Einsicht gelangen, und sich nicht in einen Kampf verwickeln, der ihnen selbst keinenfalls Vortheile bringt.

Die ersten beiden Monate dieses Jahres werden vielen Seeleuten in Erinnerung bleiben, als eine Periode ununterbrochener, ungewöhnlich starker Stürme. Berichte aus in- und ausländischen Zeitungen, sowie Mittheilungen von Seeleuten haben gezeigt, dass die von der Schifffahrt besuchtesten Gewässer, der Nordatlantik und der Englische Kanal, welche wochenlang einem brodelnden und zischen-



den Höllenkessel glichen, ihren berüchtigten Ruf, als gefährliche und stürmische Fahrstrasse abermals befestigt haben. Die Schiffe der englischen, französischen und deutschen Handelsflotte, von denen ein erheblicher Prozentsatz den nordatlantischen Ocean befahren, waren naturgemäss am Meisten den Stürmen ausgesetzt. Diese Erscheinung muss im erhöhten Maasse mit Bezug auf solche Rhedereien zutreffen, deren weitaus grösster Theil des Schiffs-parks in Nordatlantik thätig ist. Wie gewaltig der durch den Sturm allmählig aufgewühlte Seegang im Atlantik gewesen sein muss, beweist, dass selbst ein Koloss, wie der „greyhound“ „Fürst Bismarck“ auf einer Reise nach New-York in bestimmten Etmalen nicht mehr Fahrt als ein „Tramp“ unter gewöhnlichen Umständen zu erzielen vermochte. Grosse mächtige Schiffe erlitten Beschädigungen und mussten Nothböfen anlaufen, auf die Ankunft Anderer warten seit längerer Zeit die Rheder, sowie die Angehörigen der Bemannung. Der Führer der „Adria“, Herr v. Levetzow, wurde ein Opfer seines Berufes, er verunglückte während eines Orkans auf der Reise von Antwerpen nach New-York. Immer laufen noch Nachrichten von Beschädigungen und Unglücksfällen ein, obgleich — laut des an anderer Stelle veröffentlichten Ausweises des Germanischen Lloyd — schon die Zahl der beschädigten Schiffe, Dampfer wie Segler, im Januar dieses Jahres ganz bedeutend höher sind, als zur gleichen Zeit des Vorjahres. So schädigend und deshalb beklagenswerth aber auch die Wirkung, so zu bedauern auch die Opfer solcher langandauernden Stürme sind, einen Lichtblick gewähren sie doch, denn sie haben wiederum gezeigt, dass in unserer Handelsmarine, gerade wie in den Tagen der blühenden Segelschiffahrt, tüchtige und erfahrene Seeleute leben. Die Fahrt der vom Kapt. Karlowa geführten „Pretoria“, von 47° 2' N. 27° 58' W. bis Plymouth, eine Distanz von 925 Seemeilen, das Schiff ohne Ruder nur durch die Maschine gesteuert, inmitten des denkbar furchtbarsten Seegangs, illustriert zur Genüge das Gesagte und ist angethan, das von den Trauerbotschaften letzter Wochen gedrückte Herz des Seemannes wieder zu erfreuen.

Die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft, Hamburg, hat ihren Jahresbericht, der den Aktionären für die zehnte ordentliche General-Versammlung am 9. März zur Bestätigung vorgelegt werden soll, veröffentlicht. Die Rhederei kann mit grosser Befriedigung auf das verflossene Geschäftsjahr zurückblicken. Während die Ausfrachten gegen das Vorjahr nicht unerheblich zurückgeblieben waren, gaben die Heimfrachten sowohl von Australien als von den ostindischen Häfen in Uebereinstimmung mit dem allgemeinen Stand der Frachten ein wesentlich besseres Erträgniss. Die für die regel-

mässige Fahrt nicht erforderlichen Schiffe konnten nutzbringend anderweitig beschäftigt werden. In den Betrieb, während des Berichtsjahres, neu eingestellt, wurden die Dampfer „Elbing“, „Bielefeld“ und „Varzin“, in Bauauftrag gegeben sind drei weitere Dampfer, deren Ablieferung im Laufe des folgenden Jahres erwartet wird. Das Geschäfts-Ergebniss zeigt nach Absetzung der Abschreibungen, welche dem Gesamtergebniss entsprechend gut bemessen sind, einen Rein-Ueberschuss von Mark 559 910,41. Zur Vertheilung an die Aktionäre kommen Mk. 500 000 — mit 10% auf die alten und 5% auf die neuen Aktien, welche Letzteren nur für ein halbes Jahr an dem Gewinn theilnehmen. „Das neue Geschäftsjahr hat günstig begonnen“, heisst es am Schlusse des Berichts. Hoffen und wünschen wir, dass bei Ablogung der nächsten Abrechnung, wenn der Vorstand auf diese Worte zurückgreifen sollte, er hinzusetzen darf, „und die daran geknüpften Erwartungen haben sich während des verflossenen Jahres voll bewährt.“

Der Staatssekretär des Innern hat im Reichstage am 21. Januar mit Bezug auf den Entwurf einer neuen Seemannsordnung gesagt: „Der Entwurf einer neuen Seemannsordnung ist fertig gestellt, aber die Session ist schon so belastet, dass es sich nicht empfiehlt, den Entwurf noch jetzt vorzulegen.“ — Angesichts der Mühe, welche sich die Seeleute aller Chargen durch Zusammenstellung reiflich durchdachter und in langen Sitzungen besprochener Abänderungsvorschläge an der bestehenden Seemannsordnung gemacht haben, sind die erwähnten Worte des hohen Reichsbeamten angethan, wenn nicht Bitterkeit, so doch Enttäuschung unter der seemännischen Bevölkerung hervorzurufen. Bekanntlich glaubt sich der deutsche Seemann, ganz besonders Angehörige der unteren Chargen, — wie wir Das ja während des letzten Seemannskongresses zur Genüge gehört haben — anderen Deutschen gegenüber in seinen Rechten als Staatsbürger zurückgesetzt; desshalb wird der Entschluss der Regierung, den Entwurf erst in nächster Session zu erledigen, nicht dazu beitragen, den nicht ganz ungerechtfertigten Argwohn zu beseitigen. Ob und in wie weit eine Revision der seit 1872 bestehenden Seemannsordnung überhaupt nothwendig erscheint, ist eine andere Frage, deren Beantwortung nicht im Rahmen einer kurzen Abhandlung, wie der vorstehenden, erledigt werden kann. Welchen Standpunkt man auch immer einnimmt, unter der Berücksichtigung, dass alle seemännischen, ja alle bedeutenden Rhedereivereine ihren Standpunkt genau präcisirt und in gleicher Weise wie die Technische Commission für Seeschiffahrt und das Reichsamt des Innern Abänderungsvorschläge ge-



macht haben, wird man zugeben, dass die Reichsregierung im Interesse der deutschen Schifffahrt treibenden Klassen wohl statt der Seemannsordnung einen minder wichtigen Gegenstand zur Besprechung in die nächste Session hätte verschieben können. — Unter Hinweis auf das Gesagte, ist es uns nicht unlieb, einen Theil aus einer Resolution, die in einer am 16. d. M. in Hamburg abgehaltenen Seemanns-Versammlung gefasst ist, unterschreiben zu können. Die Stelle lautet: „... spricht die Versammlung ihr lebhaftes Bedauern darüber aus, dass die Vorlegung der neuen Seemannsordnung, an der die Vertreter von etwa 44 000 Seeleuten nunmehr seit 1890 gearbeitet haben, abermals bis zur nächsten Session des Reichstages vertagt werden soll...“

Wie wir erfahren, sind in Folge grossen Mangels an Seeleuten vor dem Mast, in Portland Ow. die Matrosenheuern dort auf \$ 30—35 für Schiffe über 1000 T. und \$ 25—30 für kleinere Fahrzeuge in die Höhe geschraubt. Aus der an anderer Stelle veröffentlichten Eingabe des Vereins Hamburger Rheder an den Reichskanzler ist ersichtlich, welchem Umstände dieses unnatürliche Verhältniss zuzuschreiben ist. Hätte man die Gewähr, dass diese abnormen Heuern wenigstens Denjenigen zufließen, die für sie Dienste leisten, so könnte Das noch veröhnend wirken, wenngleich eine Matrosenheuer von 125—145 *M* im Verhältniss zu den Frachten entschieden zu hoch ist. Aber wie aus der citirten Eingabe ersichtlich ist, sind die Heuern durch das denkbar unverschämteste Aussaugesystem in Portland ansässiger Heuerbaase künstlich zur erwähnten Höhe gebracht. Das Unnatürlichste bleibt, dass diesem Terrorismus die Rheder machtlos gegenüberstehen, weil die Angehörigen des Heuerbaasenstandes, neben der Erfüllung ihrer schmutzigen Berufsaufgaben, auch in der Stadtverwaltung, der die Polizeibehörde untersteht, ein einflussreiches Wort mitzusprechen haben. Angesichts dieser — für ein Culturland, wie die Ver. Staaten — schimpflichen Zustände, ist es dringendste Pflicht der Reichsregierung, allein oder in Gemeinschaft mit anderen Regierungen an maassgebender Stelle vorstellig zu werden. Dem Verein Hamburger Rheder sind für die von ihm ergriffene Initiative alle Rheder und Seeleute, einerlei welchen Rang Letztere bekleiden, zu grossem Dank verpflichtet. Der Stich in jenes Wespenbrutnest dürfte wohl mehr als Staub aufwirbeln.

Haben wir schon mit grosser Genugthuung die Eingabe des Vereins Hamburger Rheder an den Reichskanzler begrüsst, um wie viel mehr Gelegenheit bietet sich zu ähnlicher Auslassung, angesichts der ebenfalls in extenso an anderer Stelle veröffentlichten Eingabe der Seeberufsgenossenschaft

an den Staatssekretär des Innern, wegen Einrichtung einer Versorgung der Wittwen und Waisen von Seeleuten. Alles was hinsichtlich dieses Wunsches aus den Kreisen der Seeleute und in Gestalt von Resolutionen seemännischer Vereine laut wurde, scheint in der Eingabe in einer wirklich nicht misszuverstehenden Weise zusammengefasst.

„Wir hatten gehofft, und diesen unseren Standpunkt theilen Rheder und Seeleute, dass unabhängig von der Reform der Unfallversicherung eine anderweitige, mit Schaffung der ersehnten Wittwen- und Waisenversorgung verknüpfte Gestaltung der Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute vorgenommen werden würde, da diese sich immer mehr als ein schreiendes Bedürfniss erweist. Auch heute noch ist es eine nicht wegzuleugnende Thatsache, dass für den Seemannsstand die Gefahr einer Berufskrankheit zu erliegen, eine ausserordentlich viel grössere ist als für andere Berufszweige.“

Diese Worte seitens der Berufsgenossenschaft entsprechen so sehr den thatsächlichen Verhältnissen, dass wir — obgleich sie, wie schon erwähnt, an anderer Stelle dieser Nummer abgedruckt sind — sie hier noch einmal wiederholen.

Der kleine spanische Dampfer „Ballestros“, welcher Anfang des Monats bei Gatteville, in der Nähe Barfleur'sstrandete, ist von französischen Küstenbewohnern total ausgeplündert worden. Die Strandräuber begnügten sich nicht, mit sämmtlichen transportfähigen Ausrüstungs- und Einrichtungsgegenständen des Schiffes, sondern rissen auch die Schlösser aller Cajütsthüren, sowie die Ringe von den Cojengardinen ab, ja sie lösten selbst die zum Befestigen der Cajütentische in Deck geschraubten eisernen Augbolzen. Dieser Radikalraub muss sehr schnell und spurlos ausgeführt sein, denn die einige Tage nach der Strandung eingeleiteten Nachforschungen über den Verbleib des Inventars, sind, trotzdem Zoll- und Polizeibeamte sich daran theiligten, so ziemlich resultatlos geblieben. Der Vorfall hat gezeigt, dass die Bewohner der französischen Küste mit Glücksgütern übermässig reich nicht gesegnet sind, trotzdem sich ein Hauptmerkmal ihrer Vorfahren, der in früheren Jahrhunderten berüchtigten und reichen Strandräuber, in ziemlich unverkümmerter Gestalt konservirt hat. Dass der Raub aber im geschilderten Umfange und in der geschehenen gründlichen Weise ohne Kenntniss der Strandbehörden überhaupt möglich war, gereicht Letzteren — wenigstens nach deutschem Begriff keinesfalls zur Ehre.

Die Suez-Kanal-Verwaltung kann auf ein günstiges Geschäftsjahr zurückblicken. Die Einnahmen betrugen im letzten Jahre 84 094 507 Fr. gegen 72 897 635 Fr. des Vorjahres. Den Kanal durchfahren 1897 insgesamt 2986 Dampfer mit 7 898 981 N.-R.-T., gegen 3464 mit 9 186 912 T. im letzten Jahre. Die Durchschnittsgrösse der

einzelnen Dampfer war 2652 N.-R.-T. 1898 und 2645 N.-R.-T. in 1897, der Unterschied also nur ein ganz geringer. Wahrscheinlich finden wir in der nächstjährigen Aufmachung auch eine erheblichere Steigerung der Durchschnittsgrösse. Nicht nur, weil die Dimensionen neugebauter Schiffe im steten Wachsen begriffen sind, sondern weil seit einigen Monaten besonders mächtige Dampfer, in Folge der regulären deutschen Fahrt nach Ostasien verkehren. Die Durchschnittsgrösse der einzelnen den Suez-Kanal befahrenden Schiffe war im letzten Quartal des Vorjahres, also seit der Betheiligung der grossen deutschen Dampfer, um mehr als 60 T. grösser, als in den ersten neun Monaten.

### Die gegenwärtige Lage der russischen Handelsflotte.

Von E. Davidson.

Schon durch die geographische Lage des Landes ist natürlich Russland eine erhebliche Entwicklung der Meerschifffahrt untersagt; aber der grosse Seehandel Russlands hätte zu einer solchen Entwicklung viel beitragen müssen. Nach den Daten für den Aussenhandel des Jahres 1897 beträgt der Handelsumsatz 1212,7 Mill. Rubel (704,2 Mill. Rubel die Ausfuhr und 508,5 Mill. Rubel die Einfuhr), von welchen  $\frac{2}{3}$  auf die Meergrenzen entfallen. Der Waarentransport per See hat somit eine überwiegende Bedeutung in den Handelsbeziehungen Russlands zu den anderen Ländern. Dieser Umstand muss offenbar das Interesse für die russische Handelsflotte hervorrufen und es entsteht die natürliche Frage: warum bei einem solchen umfangreichen Seetransport die Schifffahrt nicht zur gehörigen Entwicklung gelangt. Im Jahre 1896 landeten an den russischen Häfen 11880 Schiffe mit einem Raumgehalt von 9,45 Mill. Tonnen; mehr als die Hälfte (54%) dieser Schiffe sind nach Russland ballastet eingetroffen und suchten nach Ladungen, und fast alle (88%) fanden in Russland die gesuchte Ladung und transportierten russische Waaren nach dem Auslande. Die Thätigkeit des Seetransportes in dem russischen Waarenaustausche erweitert sich fortwährend; während des Jahrzehnts seit 1886 hat die Zahl der Schiffe, welche in den russischen Häfen landeten, um 19% und ihr Inhalt um 75% zugenommen. Es sind somit die Grundbedingungen für die Entwicklung der russischen Handelsschifffahrt vorhanden; trotzdem sind die Fortschritte der russischen Flotte ganz unbedeutend. In der Bewegung der Schiffe in den russischen Häfen nehmen die russischen Schiffe lange nicht die erste Stelle ein; im Jahre 1896 betrug der Inhalt der russischen Schiffe 8,3% des Inhaltes aller Schiffe, welche in den russischen Häfen landeten. Die Daten für das letzte Jahr-

zehnt zeigen, dass dieser geringe Antheil der russischen Flotte an dem Seetransport russischer Waaren mit einzelnen Ausnahmen (in den Jahren 1886 und 1892 — 10%) keine Zunahme erfahren hat und zwischen 7 und 8% schwankt. Die russischen Seetransportmittel entsprechen keineswegs den Umsätzen des russischen Seehandels. Die gegenwärtige Lage der russischen Handelsflotte ist in den neuesten Veröffentlichungen des Finanz-Ministeriums zum Ausdruck gekommen.

Abgesehen vom inneren Kaspischen Meere, besteht die russische Handelsflotte in den äusseren Meeren: dem Weissen, Baltischen, Schwarzen und Asowschen — aus 2146 Schiffen mit einem Raumgehalt von 322 023 Tonnen. In dieser Zahl sind die Segelschiffe mehr als die Dampfer vertreten, und zwar sind darunter 1755 Segelschiffe mit einem Inhalt von 155 430 Tonnen und 391 Dampfer mit einem Gehalt von 166 593 Tonnen. Nach den einzelnen Meeren sind hinsichtlich der Dampferflotte scharfe Unterschiede zu bezeichnen. Fast die ganze Dampferflotte ist in den südlichen Meeren konzentriert, zu deren Häfen 263 Dampfer mit einem Inhalt von 142 512 resp. Tonnen angehören; auf das Baltische Meer entfallen 95 Dampfer (19 053 Tonnen), und auf das Weisse Meer 33 Dampfer (5028 Tonnen). Die Vertheilung der Segelflotte nach den einzelnen Meeren ist eine regelmässiger. Nach der Zahl der Schiffe nimmt hier auch das Schwarze Meer zusammen mit dem Asowschen die erste Stelle ein: 773 Schiffe mit einem Gehalt von 54 535 Tonnen, aber dem Inhalte nach gebührt dem Baltischen Meere der Vorrang, wo 586 grosse Segler mit einem Gehalt von 78 745 Tonnen vorhanden sind. Auf das Weisse Meer entfallen 396 Schiffe mit einer Tonnage von 22 149 Tonnen.

Die geringe Bedeutung dieser Flotte erhellet schon aus den Ziffern; es ist nur zu erwähnen, dass Russland der Entwicklung der Dampferflotte auch hinter den kleineren Staaten: Italien, Spanien, Norwegen, Niederlanden und Japan steht. Auch die russische Segelflotte ist weit hinter den meisten dieser Staaten zurückgeblieben.

Eine nähere Betrachtung der russischen Handelsflotte ergibt eine Zusammenstellung des Durchschnittsinhaltes eines Schiffes in den einzelnen Meeren. Die grössten Dampfer befinden sich im Schwarzen und Asowschen Meere wo der Durchschnittsgehalt eines Dampfers 541,9 R.-T. beträgt; im Baltischen Meere enthalten die Dampfer im Durchschnitt 207,1 Tonnen, im Weissen Meere nur 162,2 Tonnen. Zieht man die grossen, den modernen Forderungen des Seetransports entsprechenden Schiffe in Betracht, d. h. mit einer Tonnage über 1000 Tonnen, so beträgt deren Zahl in der russischen Handelsflotte nur 39, von welchen drei (unter 2000 Tonnen) dem Baltischen

Meere angehören, die übrigen, hauptsächlich Schiffe der „Russischen Gesellschaft für Schifffahrt und Handel“ und der Freiwilligen Flotte, gehören zur Flotte des Schwarzen Meeres. Ein anderes Merkmal für die Bedeutung der Schiffe für den Seetransport ist die Menge der Ladung, welche das Schiff zu heben im Stande ist. In Russland giebt es 39 grosse Schiffe, welche über 100 000 Pud zu heben im Stande sind. Die meisten Schiffe (im Weissen Meere 84%, im Baltischen 83%, im Schwarzen und Asowschen 65%) haben einen Inhalt von bis 4000 Tonnen und heben bis 4000 Pud. Nach den einzelnen Meeren sind die Schiffe der russischen Handelsflotte folgendermassen vertheilt:

Dampfer:	Meere:			
	Weisses	Baltisches	Schwarzes und Asowsches	Zusammen
Personendampfer:				
Zahl	9	36	94	139
Gehalt	3751,15	8335,18	103611,19	115897,52
Frachtdampfer:				
Zahl	4	16	68	88
Gehalt	412,89	7640,95	27155,65	35204,49
Cysternendampfer:				
Zahl	—	2	4	6
Gehalt	—	7161,23	4718,61	5879,84
Schlepp- und Dienstdampfer:				
Zahl	20	41	97	158
Gehalt	863,51	1716,05	7026,87	9606,43

Der schwachen Entwicklung der russischen Handelsflotte entspricht auch die Lage des russischen Schiffbaues, welcher natürlicherweise, infolge der geringen Nachfrage nach Seeschiffen keine bedeutenden Fortschritte machen kann. In der russischen Dampferflotte auf den äusseren Meeren überwiegen Dampfer ausländischen Baues. Das ist aus folgender Zusammenstellung zu ersehen:

Meere:	Im Auslande gebaut		In Russland		Darunter in Finnland	
	Zahl	Inhalt	Zahl	Inhalt	Zahl	Inhalt
Das Weisse	23	4467,24	10	560,31	4	309,86
„ Baltische	67	17190,00	28	1863,41	15	1197,93
„ Schwarze u. Asowsche	222	136384,14	34	6015,67	3	524,55
Summa	316	158041,38	72	8439,39	22	2032,34

Auf dem Schwarzen und Asowschen Meere, wo fast die ganze Handelsflotte Russlands konzentriert ist, betragen die Dampfer russischen Baues 4,2% des Gesamtinhaltes aller Dampfer, auf dem baltischen Meere beträgt dieses Verhältniss 9,8% und auf dem Weissen Meere 11,1%.

Endlich legen auch die Daten über den Werth der russischen Dampfer davon Zeugnis ab, dass die Seeschifffahrt in Russland das Unternehmungskapital nicht anzieht. Der Gesamtwert der russischen Dampfer beträgt 50,6 Mill. Rubel. Wenn man von dieser Summe den Werth der kleinen Schlepp- und Dienstschiffe (6,5 Mill. Rubel) und das von der Regierung subsidirte Kapital abzieht, so bleibt ein Werth von ca. 25 Mill. Rubel, welche

den privaten Unternehmungen auf dem Gebiete der Seetransports gehören. Nach den einzelnen Meeren vertheilt sich der Wert der russischen Dampfflotte folgendermassen:

	Werth in 1000 Rubeln.			
	Das Weisse Meer	Baltische	Schwarze und Asowsche	Zusammen
Personenschiffe	—	271	17306	17577
Fracht- u. Personenschiffe	1274	1909	12787	16970
Frachtschiffe	100	1242	6628	7970
Cysternenschiffe	—	288	1294	1582
Schlepp-u. Dienstschiffe	560	1708	4253	6521
Summa	1934	5518	43268	50620

Von den 50,6 Rubel, dem Gesamtwert der russischen Dampferflotte, entfallen somit 43,3 Mill. Rubel oder 86% auf das Schwarze und Asowsche Meer. Ein solches Uebergewicht der südlichen Meere entspricht keineswegs den Verhältnissen des russischen Seehandels. Im Jahre 1896 wurden über die südliche Meergrenze Waaren im Werthe von 69 Mill. Rubel eingeführt und im Werthe von 237 Mill. ausgeführt, während die Einfuhr über das Baltische und Weisse Meer einen Werth von 217 Mill. Rubel und die Ausfuhr 192 Mill. Rubel beträgt. Die Umsätze des Aussenhandels in den nördlichen Meeren sind viel günstiger für die Entwicklung der Handelsflotte als in den südlichen. Aber die Regierungssubsidien sind es, denen die Entwicklung der Seetransportunternehmungen in den südlichen Meeren zuzuschreiben ist. Die Regierung hatte aus strategischen Gesichtspunkten Interesse daran, die Handelsflotte im Süden zu subsidiren. Wo aber die Entwicklung allein dem privaten Unternehmertum überlassen ist, da fristet die Handelsflotte ein kümmerliches Dasein.

Das Kaspische Meer kann, als inneres Meer, nur dem Waarenaustausch im Inlande dienen. Wie bekannt, spielt dabei der Transport von Naphta und Naphtaprodukten die Hauptrolle. Die verhältnissmässig rasche und weit ausgedehnte Entwicklung der russischen Naphtaindustrie hat eine grosse Zahl von Schifffahrtsunternehmungen hervorgerufen. Am Anfange des laufenden Jahres zählte das Kaspische Meer 213 Dampfer mit einem Reingehalt von 95365 Tonnen. Zieht man von dieser Zahl die Schlepp- und Dienstschiffe (35) ab, so vertheilen sich die übrigen in zwei Kategorien: 100 Cysternendampfer (mit einer Tonnage von 63721 Tonnen) und 78 Personen- und Waarendampfer (mit einem Inhalt von 29323 Tonnen). Wie ersichtlich, ist die Kaspische Flotte durch die Bedürfnisse der Naphtaindustrie ins Leben gerufen. Der Werth aller Dampfer auf diesem Meere beträgt 29,9 Mill. Rubel, von welcher Summe 18,7 Mill. Rubel auf die Cysternendampfer entfallen. Von der angeführten Gesamtzahl der Dampfer sind 70 (mit einer Tonnage von 40 000 Tonnen 46% der Gesamttonnage der Flotte) in Russland gebaut worden.



Die weit verbreitete Meinung, dass die Segelflotte in nächster Zukunft ihre Bedeutung verlieren muss, erweist sich nicht als vollkommen richtig. Gegenwärtig beträgt die Gesamttonnage der am Seehandel betheiligten Segelflotte 8,9 Mill. Tonnen, und ihre jährliche Abnahme erreicht kaum 50 bis 60 000 Tonnen. In Russland erfährt der Bestand der Segelflotte keine merkliche Aenderungen: im Jahre 1896 zählte man auf den äusseren Meeren 1628 Schiffe mit einem Reininhalt von 147 000 Tonnen, im Jahre 1897 1684 Schiffe mit einer Tonnage von 151 000 Tonnen, und am Anfange des laufenden Jahres 1755 Schiffe mit 155 000 Tonnen Inhalt. Der Werth der Segelflotte beträgt 9 982 000 Rubel, wovon ca. die Hälfte auf das Baltische Meer entfällt. Im Kaspischen Meere befinden sich 539 Segelschiffe mit einem Raumgehalt von 188 416 Tonnen, so dass die Tonnage dieses Meeres den Inhalt der Segelschiffe auf den äusseren Meeren übertrifft.

## Versorgung der Wittwen und Waisen von Seeleuten.

Von der Seeberufsgenossenschaft — Vorsitzender Herr C. F. Laeisz — ist an den Staatssekretär des Innern wegen Einrichtung einer Versorgung der Wittwen und Waisen von Seeleuten, die an klimatischen Krankheiten u. s. w. sterben, vor Kurzem folgende Eingabe an das Reichskanzleramt gemacht:

„Wie Ew. Excellenz bekannt, vertreten wir seit Jahren den Standpunkt, dass die gegenwärtige Gestaltung der Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute den Bedürfnissen dieses Standes nicht Rechnung trägt, und dass für den Seemann eine Versorgung seiner Wittwen und Waisen ein weit dringenderes Bedürfniss ist, als die Fürsorge für alte und in Folge von Krankheit invalide Seeleute. In dieser Beziehung haben wir nachgewiesen, dass der weitaus grösste Theil der Beiträge, welche seitens der deutschen Seeschifffahrt für die Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute aufgebracht worden sind, keine den Zwecken dieses Standes dienende Verwendung findet, und dass aus den Ueberschüssen die Kosten der Wittwen- und Waisenversicherung ganz oder doch zum grössten Theile gedeckt werden könnten, wenn man sie für diesen Zweck frei machen wollte. Sind doch, wie wir in unserer unter dem 9. März 1895 an das Reichsversicherungsamt gerichteten Eingabe ziffernmässig nachgewiesen haben, in den Jahren 1891, 1892 und 1893 von der Seeschifffahrt an Beiträgen zur Invaliditäts- und Altersversicherung 1 200 706,07 M. entrichtet worden, wogegen in demselben Zeitraume an invalide und alte Seeleute nur 10 595,80 M. für Invaliditäts- und Altersrenten zur Auszahlung gelangten. Um aber auch für unvorhergesehene Fälle Vorsorge zu treffen, beschloss unsere Genossenschaftsversammlung schon am 1. Juni 1896 einstimmig für den Fall, dass wider Erwarten die zur Zeit von der deutschen Seeschifffahrt zur Invaliditäts- und Altersversicherung beigesteuerten Summen zur Deckung der Lasten dieser Versicherung, sowie der Wittwen- und Waisenversorgung nicht ausreichen sollten, den Ausfall auf die Gesamtheit der deutschen Rheder zu übernehmen. Entsprechend den von uns gestellten Anträgen entschloss sich die Reichsregierung, an den herrschenden Zustand bessernde Hand zu legen, und beantragte beim Reichstage in voriger Session in dem Entwurfe eines Gesetzes, betreffend die Abänderung der Unfallversicherungsgesetze in Art. 3 folgende Bestimmung:

„Von der Seeberufsgenossenschaft kann unter ihrer Haftung eine besondere Einrichtung zu dem Zweck begründet werden, die Invaliditäts- und Altersversicherung für diejenigen Personen, welche in den zur Genossenschaft gehörenden Betrieben oder einzelnen Arten dieser Betriebe beschäftigt werden, nach Maassgabe des Gesetzes vom 22. Juni 1889 an Stelle der Invaliditäts- und Alters-Versicherungsanstalten zu übernehmen. Auf diese Einrichtung finden § 131 Abs. 1—3 des See-Unfallversicherungsgesetzes, sowie die für besondere Kasseneinrichtungen geltenden Bestimmungen des Gesetzes vom 22. Juni 1889 entsprechende Anwendung; sie unterliegt der Beaufsichtigung durch das Reichsversicherungsamt nach Maassgabe der §§ 131 ff. des eben bezeichneten Gesetzes.

Wird eine solche Einrichtung getroffen, so kann für die Hinterbliebenen der darin versicherten Personen von der Genossenschaft zugleich eine Wittwen- und Waisenversorgung begründet und eine Beitrittsverpflichtung für dieselbe ausgesprochen werden.

Die Zuständigkeit der für die Unfallversicherung errichteten Schiedsgerichte erstreckt sich auf die von der Berufs-genossenschaft neben der Unfallversicherung übernommenen weiteren Versicherungszweige.

Beschlüsse der Genossenschaftsversammlung, durch welche Einrichtungen der vorstehend bezeichneten Art getroffen werden, die hierfür erlassenen Statuten und deren Abänderungen, bedürfen der Genehmigung des Bundesraths. Derselbe bestimmt den Zeitpunkt, mit welchem die Einrichtung in Wirksamkeit tritt.“

Dieser Vorschlag der Reichsregierung fand bei Gelegenheit der Berathung des Reichstags keinen principiellen Widerspruch und wurde auch von der zur Vorberathung des Entwurfs eingesetzten Reichstagskommission genehmigt. Leider gelangte indessen die Novelle betreffend die Abänderung der Unfallversicherungsgesetze während der damaligen Legislaturperiode nicht mehr zur gesetzlichen Verabschiedung, und eine Wiedereinbringung derselben ist nicht erfolgt. Die Gründe für dieses Scheitern der Novelle liegen auf Gebieten, die die angestrebte Reform der Versicherung der Seeleute nicht im mindesten berühren. Insbesondere die von der Reichstagskommission vorgenommene anderweitige Regelung des Beginns der Carenzzeit und die Frage der territorialen Gliederung der Schiedsgerichte scheinen das Zustandekommen der Reform der Unfallversicherung erschwert zu haben, beides Fragen, die die Seeberufsgenossenschaft nicht tangiren. Wir hatten gehofft, und diesen unseren Standpunkt theilen Rheder und Seeleute, dass unabhängig von der Reform der Unfallversicherung eine anderweitige, mit Schaffung der ersehnten Wittwen- und Waisenversorgung verknüpfte Gestaltung der Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute vorgenommen werden würde, da diese sich immer mehr als ein schreiendes Bedürfniss erweist. Auch heute noch ist es eine nicht wegzuleugnende Thatsache, dass für den Seemannsstand die Gefahr, einer Berufskrankheit zu erliegen, eine ausserordentlich viel grössere ist, als für andere Berufszweige. Auch heute noch trifft es zu, dass nur ein sehr geringer Prozentsatz der Seeleute in den Genuss einer Alters- und Invalidenrente gelangen kann, und auch heute noch glauben wir, obwohl uns die thatsächlich bisher an invalide und alte Seeleute gezahlten Renten leider nicht bekannt sind, mit Fug und Recht behaupten zu dürfen, dass von den 2 577 522,45 M. welche ausweise des sechsten Berichts der Geschäftsstelle für die Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute in den Jahren 1891 bis 1897 seitens der deutschen Schifffahrt zu dieser Versicherung aufgebracht worden sind, und wozu ausserdem die Beiträge für die Kapitäne mit 30 000 M. pro Jahr, also für 7 Jahre mit 210 000 M., treten, nur ein ganz minimaler Theil zum Nutzen der Seeleute Verwendung findet. Baldige Abhülfe thut daher nach wie vor noth. Indem wir



im Uebrigen zwecks Vermeidung von Wiederholungen auf unsere früheren Ausführungen uns beziehen, bitten wir ergebenst,

„Eure Excellenz wolle baldigst, womöglich in Verbindung mit der dem Reichstage bereits vorgelegten Novelle betr. eine Reform des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes, eine anderweitige Gestaltung der Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute, sowie die Schaffung einer Wittwen- und Waisenversorgung im Sinne des von der Reichsregierung in der unerledigt gebliebenen Novelle zu den Unfallversicherungsgesetzen gemachten Vorschläges herbeiführen.“

## Desertionen deutscher Seeleute im Auslande.

Der Vorsitzende des Vereins Hamburger Rheder, Herr Carl Laeisz hat an den Reichskanzler nachstehende Eingabe, betreffend die Desertionen der Seeleute von deutschen Schiffen im Auslande eingereicht:

„Die Reichsregierung hat bereits früher den häufigen Desertionen der Seeleute ihre Aufmerksamkeit zugewandt und erwogen, auf welche Weise dieser bedauerlichen Erscheinung mit ihren schwerwiegenden Nachtheilen sowohl für die Rheder, als auch namentlich für die Seeleute selbst, entgegengewirkt werden könne. Auch wir haben uns mit der Frage eingehend beschäftigt, und bei der von uns getroffenen Einrichtung einer Heuerstelle ist der Gedanke mit maassgebend gewesen, dass dieselbe ein geeignetes Mittel sei, um auf die Hebung des Pflichtgefühls der Seeleute, und damit auf die Verringerung der Desertionen hinzuwirken. Wir sind überzeugt, dass, wenn die Einrichtung erst längere Zeit bestanden haben wird, und wenn auch in den anderen bedeutenderen deutschen Häfen ähnliche Einrichtungen getroffen werden — wie es bereits in Stettin geschehen ist und z. B. in Kiel geplant wird — die heilsamen Wirkungen, soweit deutsche Seeleute in Betracht kommen, zu Tage treten werden, da entlaufene Seeleute dann auf eine Wiederanstellung, wenigstens in Deutschland, nicht mit der gleichen Leichtigkeit wie jetzt rechnen können.

Die zahlreichen Desertionen, die an manchen überseeischen Häfen, besonders solchen der Vereinigten Staaten, der Westküste Süd-Amerikas und solchen Süd-Afrikas stattfinden, sind aber nicht sowohl der Pflichtvergessenheit der Seeleute, als vielmehr dem in jenen Häfen bestehenden Unwesen der Heuerbaase zuzuschreiben, welche die Leute durch Vorspiegelungen, Drohungen, List und Gewalt verleiten, ja zwingen, ihren Dienst zu verlassen, um sie dann auszusaugen und schliesslich gegen hohe Gebühren an andere Kapitäne, denen sie ihre Leute auf ähnliche Weise abspenstig gemacht haben, zu verheuern. Die Kapitäne sind vielfach nicht in der Lage, sich dem zu widersetzen, sondern müssen, um nur die für die Reise erforderlichen Leute zu erhalten, sich an die Heuerbaase wenden und können auch desertirte Leute nicht zurückweisen.

Besonders schlimm steht es in dieser Beziehung nach den hier beifolgenden Kapitäns-Berichten in Portland (Oregon). Dort besteht ein vollständiger Ring der Heuerbaase, der durch seinen Einfluss in der Stadtverwaltung jedes behördliche Einschreiten gegen sein Treiben verhindert, auch die Festnahme von Deserteuren, deren Verhaftung beantragt ist, zu verhindern, und wenn sie verhaftet sind, ihre Freilassung vielfach unter dem Vorwande, es seien amerikanische Bürger, durchzusetzen weiss. Diese Berichte werden völlig bestätigt, ja noch übertroffen, durch den Bericht, den das von der Portland Chamber of Commerce eingesetzte Committee on Seamen abuses erstattet hat, in welchem von den Praktiken und der Macht der Heuerbaase und von dem Elend, in das die verleiteten Seeleute gerathen, wahrhaft erschreckende

Schilderungen gemacht werden, und in dem festgestellt wird, dass in der Zeit vom 1. Juli 1897 bis zum 1. Juli 1898 von 2182 Seeleuten, welche auf 133 Segelschiffen nach Portland gekommen waren, 91 abgemustert und 778 desertirt sind. Das Comité schliesst mit der Bitte an seine Mitbürger:

„Give us the officer of our choice under the seamen-law, and give us your endorsement, moral support and reasonable financial aid, and, relying on the justice of our case and the courts, we will undertake to radically reform the methods of the syndicate of crimps, drive them out of town, or put them in the penitentiary.“

Am bezeichnendsten für die Macht der Heuerbaase in Portland ist wohl die Thatsache, dass die dortige Handelskammer den Bericht einer hiesigen Rhederei mit der Bitte übersandt hat, ihre Bestrebungen durch ein Schreiben an sie zu unterstützen, da ihr solche Unterstützung zur Bekämpfung des Widerstandes der Heuerbaase gegen einen eingebrachten bezüglichen Gesetzentwurf sehr erwünscht sei.

Der obengenannte Vorstand beabsichtigt, zum Beweise dafür, wie lebhaft die hiesige Rhederei die Beseitigung des jetzt dort herrschenden Unwesens wünscht, und welches Interesse sie an dem bezüglichen Vorgehen der Handelskammer nimmt, ihr eine Abschrift dieser Eingabe zuzustellen. Er glaubt aber auch an Ew. Durchlaucht das Ersuchen richten zu sollen, jene Bestrebungen, welche auch der deutschen Rhederei und den deutschen Seeleuten in erheblichem Maasse zu Gute kommen werden, nach Möglichkeit, sei es durch Vorstellungen bei der Regierung der Vereinigten Staaten oder durch bezügliche Anweisungen an den Konsul in Portland, zu unterstützen.

Da aber auch in manchen anderen Häfen, wie eingangs erwähnt, ähnliche Missstände, wenn auch nicht ganz in demselben Maasse wie in Portland herrschen, würden wir ausserordentlich dankbar sein, wenn Eure Durchlaucht die kaiserlichen Konsule in den Hafenplätzen geneigtigst mit Anweisung versehen möchte, dem Heuerbaas-Unwesen ihre besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und möglichst in Uebereinstimmung mit den Konsuln anderer an der Schifffahrt betheiligter Staaten ihren Einfluss bei den Ortsbehörden dahin geltend zu machen, dass diesem Unwesen kräftig gesteuert werde.

## Der Elbe-Trave-Kanal.

Aus Lübeck wird uns geschrieben:

Am 8. Februar hielt der Erbauer des Elbe-Trave-Kanals, Herr Wasserbaudirector Rheder, im Vaterstädtischen Vereine zu Lübeck einen Vortrag über die Fortschritte des Baues des Elbe-Trave-Kanals. So dankbar man dem zuständigsten Berichterstatter in dieser Angelegenheit, dem obersten Leiter der Arbeiten, für seine übersichtlichen Erläuterungen sein muss, ebenso freudig ist anzuerkennen, welche Nutzanwendung Redner aus seinen Darlegungen zog. Er schloss, um das Ende vorweg zu nehmen, ungefähr mit folgenden, wohl zu beherzigenden Worten: „Die endgültige Ausführung des so lange projectirten Kanals sei schliesslich durch die Vollendung des Nordostsee-Wasserweges beschleunigt, der drohenden Concurrenz wegen. Weit günstiger würde Lübeck gestanden haben, wenn es den Kanal vor 100 Jahren, unter Napoleon gebaut hätte. Aber trotz des so langen Aufschubes, könnten wir auch heutigen Tages noch mitarbeiten. Jedoch sei eines zu beachten: Alle Seehäfen, die heute bestehen oder sich entwickeln wollen, müssen unbedingt Massenartikel, Stapelwaaren usw. heranziehen, demnach auch unbedingt gute und billige Eisenbahn- und Wasserverbindungen tief in's Binnenland hinein haben. Daraus folgerte Redner nun, dass Lübeck nach Herstellung dieser Zuwegung in's Innere auch nach aussen zu sich besser erschliessen müsse. Mit dem Kanalbau allein komme man noch nicht zum Ziele, wir müssten nunmehr unsern Travefluss so vertiefen,

„dass auch grosse Schiffe an die Stadt kommen und dem Kanal die Massengüter billig liefern können. Deshalb ist Lübeck's nächste Aufgabe, die Trave auf 7 bis 8 m zu vertiefen. Lassen Sie uns die Zeit nicht durch lange Berathungen verlieren, sondern rasch ans Werk gehen! Ist auch der Uebergang zu grösserem Betriebe gegen eine scharfe Concurrenz nicht leicht, und wird sich die Entwicklung erst langsam vollziehen können, so dürfen wir doch mit froher Zuversicht an diese neue grosse Aufgabe gehen, denn nur durch Entwicklung von Handel und Schifffahrt können wir das Bestehen unseres Staates sichern! Den lebhaften Beifall, den diese Ausführungen des hervorragenden Redners fanden, können wir wohl verstehen und als vollkommen berechtigt anerkennen. Wie wir hören, ist das Project dieser von Rheder angedeuteten Vertiefung bereits fix und fertig vorgelegt und wird in kurzer Zeit der Bürgerschaft zugehen, wo es hoffentlich schnell die rechte Würdigung erlangen und nicht, wie einst die Kanalpläne lange, lange aufgehalten wird.

Ueber die Fortschritte der Kanalarbeiten sprach der Bau-director sich befriedigt aus, trotzdem der Baugrund um Lübeck herum manche Schwierigkeiten geboten, die Wakenitz-Dükeranlage den Technikern eine harte Nuss zu knacken gegeben hätte. Es sei ein Bodentransport von  $10\frac{1}{2}$  Millionen cbm erforderlich, dreiviertel dieser Arbeit wäre jedoch bereits erledigt. Die grösste Arbeiterzahl sei gleichzeitig 2500 gewesen, dazu hätten geholfen an Maschinen: 5 Trocken-, 7 Nass- und zwei Spülbagger, 3 Elevatoren, 6 Schleppdampfer, 31 Lokomotiven, 18 Dampfpumpen, 659 grössere und 365 kleinere Rollwagen. Loos 1 der Erdarbeiten von Lübeck bis Mölln baue die Firma Vehring-Hamburg für den Preis von 6618006,17 M.; Loos 2 Mölln—Elbe die Firma Holzmann & Co.-Frankfurt a. M. für 6667411,85 M. Die Ausführung der Eisenkonstruktionen sei mehreren Werken übertragen, ebenso die Lieferung des nöthigen Granit, der von Bayern, dem Harze und Bornholm angebracht werde. Bis Neujahr seien rund 13 Millionen, zuletzt täglich 23000 M. verbaut worden.

Der Kanal habe — leider verbietet der Raum hier noch die vom Redner angeführte Vorgeschichte zu wiederholen — eine Gesamtlänge von 67 km, bei 2 m Mindesttiefe, überall wenigstens 22 m Sohlenbreite. Er kann aber auf die Abmessungen  $2\frac{1}{2}$  m tief und  $27\frac{1}{2}$  m breit gebracht werden, wenn die zunehmende Grösse der Flussschiffe dies einmal nöthig machen sollte. Von den 7 nothwendigen Schleusen vermitteln 5 den Aufstieg von der Trave, 2 den von der Elbe zu der ca. 30 km langen Scheitelstrecke, die 12 m über der Trave und 7 m (rund) über dem gewöhnlichen Wasserstande der Elbe gelegen ist. Die Schleusenammern werden 80 m lang bei 12 m Breite und erhalten  $2\frac{1}{2}$  m Drempeltiefe. Diejenigen mit dem grössten Gefälle sind mit Sparrkammern nach dem Plane des Kanalbauinspektors Hotop versehen, um den Wasserverbrauch auf ein Mindestmaass hinunter zu bringen.

Die 7 Schleusen werden rund  $3\frac{1}{2}$  Mill. M. kosten, dazu kommen 29 Brücken für 4 Millionen und Schleusenmeister-Wohnungen etc. zu 100000 M., während sich die 3 Dükeranlagen auf 240000 M. stellen sollen. Ausser einem 1000 m langen Kanalhafen in Lübeck und 400 m gleicher Anlage in Lauenburg kommen ungefähr 20 Löss- und Ladeplätze zur Ausführung, ebenso sind einige Ausweichstellen vorgesehen. Ob man den Kanal nun mit Bugsirdampfern durchfahren, oder am Ufer electrischen Antrieb zur Anwendung bringen wird, ist noch unbestimmt. Die erste Sorge muss natürlich, wie Redner betonte, für die Lübecker Kaufleute sein, eine lebhaftere Entwicklung des Kanalverkehrs hervorzurufen.

Ob die Ausführung in diesem Jahre vollendet sein wird, ist freilich nicht angegeben, es lässt sich jedoch vermuthen, dass der Termin nicht lange hinausgeschoben wird, wenn bereits soviel beschickt ist. Allerdings fehlen am Burgthor noch die Anfänge zu der Hubbrücke.

## Schiffbau.

Am 9. Februar Nachmittags 2 Uhr lief auf der Werft des Bremer Vulcan in Vegesack ein Frachtdampfer für die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo“ in Bremen glücklich vom Stapel, der den Namen „Köln“ erhielt und für die Fahrt Köln-Petersburg bestimmt ist. Der Dampfer hat folgende Dimensionen:  $180' \times 27' \times 18'$  und hat eine Tragfähigkeit von 1050 Tons. Die dreifache Expansionsmaschine entwickelt 450 indicirte Pferdekkräfte und giebt dem Schiffe eine Geschwindigkeit von  $9\frac{1}{2}$  Knoten. Auf demselben Helgen wird sofort der Kiel für einen gleichen Dampfer, von derselben Rhederei bestellt, gestreckt.

Die Probefahrt des neuen Postdampfers „Santos“ der Hamburg-Südamerikanischen D.-G. hat am 18. d. M. von der Reiherstieg-Schiffswerft und Maschinenfabrik A.-G. stattgefunden und ist zur vollen Zufriedenheit ausgefallen. Bei einem mittleren Tiefgang von  $12\frac{1}{2}$  Fuss indicirte die Maschine 2400 Pferdestärken und gab bei 78 Umdrehungen in der Minute dem Dampfer eine Fahrt von nahezu 13 Knoten. Der „Santos“ ist unter Specilaufsicht des Experten des Germanischen Lloyd erbaut, mit Eisverstärkung versehen, er hat eine Länge von 375 Fuss, eine Breite von 46 Fuss, eine Raumbreite von 30 Fuss englisch, sowie eine Tragfähigkeit von 6500 Tons bei 24 Fuss englisch im Seewasser. Der nach dem Dreidecksystem konstruirte Dampfer hat ein bis zur Vorderkante der Commandobrücke sich erstreckendes Halbdeck, in dem mittschiffs Kammern für die Officiere, Maschinisten etc., und für 40 Kajütpassagiere eingerichtet sind. Im hinteren Spardeck sind für 400 Zwischendeckspassagiere hohe und grosse Räumlichkeiten angelegt; das praktisch eingerichtete Logis, für die Matrosen und Heizer, ist unter der Back angeordnet worden. Für eine gute Ventilation ist die weitestgehende Fürsorge getroffen. Die vierfache Expansionsmaschine, die mit ausbalancirten Kurbeln, System Schlick, versehen ist, erhält ihren Dampf aus zwei Doppelenden-Stahlkesseln, die auf einen Dampfdruck von 15 Atmosphären concessionirt sind. Der Dampfer besitzt ferner einen Doppelboden und Tanks zur Aufnahme von 600 Tons Wasserballast. Die Beleuchtung sämtlicher Räume geschieht durch elektrisches Licht, und im Ganzen werden 230 Glühlampen gespeist. Der Dampfer, der mit zwei Pfahlmasten als Schooner getakelt ist, besitzt an den vier grossen Ladolken acht Dampfwinden grösster Sorte, sowie auf dem Brückendeck zwei besondere Winden zur Uebernahme von Bunkerkohlen. Zum Führer des neuen „Santos“ ist der Senior der Kapitäne von der Hamburg-Südamerikanischen D.-G., Commodore J. G. von Holten, ernannt worden.

Am Montag lief für die Hamburg-Amerika Linie auf der Vulcan Werft in Stettin der Doppelschraubendampfer „Patricia“ glücklich vom Stapel. Die „Patricia“ ist ein Schwesterschiff des „Graf Waldersee“, deshalb verweisen wir unsere Leser auf die Ausführungen in No. 51, wo über die Einrichtungen „Graf Waldersee“ eingehend berichtet wurde.

## Vermischtes.

**Schiedsgericht für Unfallversicherungssachen.** Maschinist S. in Ribnitz hat am 17. November 1897 in Folge eines Betriebsunfalles einen Bruch des linken Unterschenkels erlitten. Auf Grund eines Gutachtens der Aerzte der Heilanstalt Neurahmsdorf gewährte die Norddeutsche Berufsgenossenschaft dem S. eine Rente für um 20 % verminderte Erwerbsfähigkeit. Das Schiedsgericht erachtet die dagegen eingelegte Berufung nach Einziehung eines Physicatsgutachten für begründet und verurtheilt die Beklagte zur Zahlung einer 30 %igen Rente. In der Entscheidung wird u. A. ausgeführt: Das Schiedsgericht hat im Hinblick auf das wohlbegründete Gutachten des Physicus,

welches nicht als maassgebend anzuerkennen kein gerechtfertigter Grund vorlag, und welches auch nicht durch das die Schätzung des ersten Gutachtens aufrechterhaltende Nachtragsgutachten der Anstaltsärzte erschüttert werden konnte, die Ueberzeugung gewonnen, dass nach seiner letzten Entlassung aus der Heilanstalt der Unfallverletzte noch um 30 % in seiner Erwerbsfähigkeit beschränkt war.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 15. Januar bis 15. Februar 1899 den Kaiser Wilhelm-Kanal 682 Schiffe, und zwar 509 Dampfer, 133 Segler und 30 Leichter. An der Durchfahrt beteiligten sich 564 deutsche, 83 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 15 englische, 10 holländische, 9 russische und 1 französisches Schiff.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind vom 1. bis 31. Januar 1899 und 1898 folgende Seeschäden gemeldet worden: Totalverluste erlitten 22 Dampfer, 61 Segler 1898 und 30 Dampfer, 65 Segler 1899, Beschädigungen 381 Dampfer, 106 Segler in 1898 und 505 Dampfer und 303 Segler 1899. Nach Flaggen geordnet gingen im Januar 1899 folgende Schiffe verloren: Amerikanische 1 Dampfer, 2 Segler; belgische, japanische je 2 Dampfer; brasilianische 1 Segler; britische 11 Dampfer, 25 Segler; dänische und schwedische je 2 Dampfer und 5 Segler; deutsche und russische je 1 Dampfer und 3 Segler; französische 2 Dampfer, 9 Segler; italienische 3 Dampfer, 1 Segler; niederländische 3 Segler; norwegische 1 Dampfer, 8 Segler; spanische 2 Dampfer.

**Flensburger Dampfercompagnie, Flensburg.** Nach den Geschäftsbericht 1898 hat das verflossene Jahr den gehegten Erwartungen entsprochen. Der Rohgewinn beträgt 331 936 M (im Vorjahre 233 565 M) und es ergibt sich somit nach 113 120 M Abschreibungen ein Reingewinn von 218 806 M, davon gelangen 100 000 M als 8 % Dividende zum Austrag. Die im Februar 1898 beschlossene Erhöhung des Aktienkapitals von 1 500 000 auf 2 000 000 M ist inzwischen durchgeführt worden. Die Gesellschaft arbeitete mit 7 Dampfern von zusammen ungefähr 16 900 T. Raumgehalt. Zwei der Dampfer wurden erst im verflossenen Jahre in Dienst gestellt. Zwei weitere Dampfer von je 2100 T. Raumgehalt befinden sich im Bau und gelangen im Mai bezw. im August dieses Jahres zur Ablieferung. Die Verwaltung beabsichtigt das Aktienkapital durch allmähliche Ausgabe von 1000 neuen Aktien zu 1000 M auf 3 000 000 M zu erhöhen, und zwar je nach Bedarf, zunächst zur Deckung des Baupreises der beiden im Bau befindlichen Dampfer. Die Dampfer sind alle gut beschäftigt und theilweise für längere Zeitabschnitte zu zufriedenstellenden Frachten verchartert, sodass die Verwaltung glaubt, auch im nächsten Betriebsjahre ein zufriedenstellendes Ergebniss, erhoffen zu dürfen.

**Ein Bergelohnsfall.** Das Hanseatische Oberlandesgericht erkannte in einer Sache auf 80 000 M Bergelohn. Am 7. Januar 1898 haben die Dampfer „Titan“ und „Herkules“ den nach Bremerhaven bestimmten Dampfer „G. R. Booth“, der auf Texel gestrandet war, abgeschleppt und gerettet. Nach Ankunft des „G. R. Booth“ in Bremerhaven setzte das Strandamt — ein bestimmter Hilfslohn war nicht abgemacht — den Betrag auf 80 000 M fest. Die vernommenen Sachverständigen hatten 60 000 M vorgeschlagen. Im Klagewege hatte das Landgericht in Bremen ebenfalls 60 000 M nebst Zinsen festgesetzt, während die Rhederei des „G. R. Booth“ nur 15 000 M zahlen wollte. Dagegen legten beide Parteien Berufung ein. Aus der Verhandlung ging hervor, dass der im Nebel nach Texel verschlagene Dampfer sich in sehr gefährlicher Lage befand, und dass den Bergungsdampfern die Rettung nur dadurch möglich war, dass sie eigens als Rettungsdampfer eingerichtet

und deshalb mit allen dazu erforderlichen Hilfsmitteln ausgerüstet sind. Auch ist es nur der aufs Höchste angespannten vereinigten Kraft beider Dampfer gelungen, den gefährdeten Dampfer flott zu machen. Es ist anerkannt worden, dass die Rettungsdampfer die schwierigen Arbeiten selbst aufs Beste verrichtet haben, und dass sie auch vorher den grössten Eifer zeigten, um unter sehr gefährlichen Verhältnissen den gestrandeten „Booth“ aufzusuchen. Es erscheint daher angemessen, den Betrag von 80 000 M zuzusprechen.

**Warnungszeichen zur Verhütung von Kollisionen.** Nicht wir allein, auch unsere Nachbarn, die Franzosen, haben unter ihren Landsleuten Viele, deren Kopf mit Erfindungsideen mehr als vollgepfropft ist. Wir meinen Erfindungen im Interesse der Schifffahrt, um angeblich Leben und Eigenthum auf See vor Gefahren möglichst zu bewahren. Hat man erst mehrfach die Erfahrung von der Unbrauchbarkeit solcher im menschenfreundlichsten Sinne erdachten Erfindungen gemacht, dann wird man Skeptiker und ist nicht selten geneigt einer Nouveauté auf dem Gebiete der Erfindungen schon beim ersten Anblick jede Zweckmässigkeit abzusprechen. Das ist zwar begreiflich, aber ungerecht; es geht Jedem so, auch dem „Moniteur Maritime“, der von allen französischen Fachzeitschriften, anscheinend am häufigsten um sein Urtheil über diese oder jene im Interesse der Schifffahrt gemachte Erfindung gebeten wird und aus vorher erwähnten Gründen meistens ein abfälliges Urtheil fällt. Wenn das citirte Blatt jetzt einer eigenartigen Erfindung die vollste Sympathie entgegenbringt, so darf man, unter Berücksichtigung des vorher Gesagten, wohl annehmen, dass etwas dahinter steckt. Der Erfinder, M. Orecioni (anscheinend ein Italiener), hat einen in Form einem Torpedo ähnlichen kleinen Cylinder konstruirt, der durch eine an ihm befestigte Schraube, getrieben durch Elektricität, eine grosse Geschwindigkeit erzielt. Der cylindrische Körper, an dem eine Leine von 600 Meter Länge befestigt ist, wird in nebligem Wetter über Bord geworfen. Stösst derselbe auf ein Hinderniss, so tritt durch mechanische Funktion eine weithinschallende Glocke in Thätigkeit als Warnungszeichen. Bisher mit dem Apparate unternommene Probeversuche sollen zur grössten Zufriedenheit ausgefallen sein. — Wünschenswerth wäre, die Entfernung zwischen Schiff und Cylinder auf mindestens 1000 m zu erhöhen.

**Zulassung zur Führung von Hochseefischereifahrzeugen in kleiner und in der Island-Fahrt.** Auf Grund der Bestimmung im § 31 der Gewerbeordnung für das Deutsche Reich in Verbindung mit Artikel 54 der Reichsverfassung hat der Bundesrath beschlossen: § 1. Für die Zulassung zur Führung von Hochseefischereifahrzeugen jeder Grösse innerhalb der räumlichen Grenzen der kleinen Fahrt (§ 2 der Bekanntmachung, betr. den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen, vom 6. August 1877 — Reichs-Gesetzbl. S. 395 —) genügt a) bei Segelfahrzeugen, auch wenn sie mit einer Hilfsmaschine ausgestattet sind, bis auf Weiteres die im § 6 jener Bekanntmachung vorgeschriebene Fahrzeit, b) bei Dampfern der Befähigungsnachweis als Schiffer auf kleiner Fahrt. § 2. Wer als Schiffer auf kleiner Fahrt mit Hochseefischereifahrzeugen bereits zugelassen ist, bedarf zur Führung von solchen in dem § 1 vorgesehenen Umfange keines weiteren Nachweises. § 3. Zur Führung von Fischereidampfern nach den Fischgründen bei Island, mit Ausschluss des Weges durch den Englischen Kanal und den Atlantischen Ocean, ist befugt, wer ein Befähigungszeugniss als Schiffer auf kleiner Fahrt besitzt und einen deutschen Fischereidampfer wenigstens 24 Monate geführt hat. Die gleiche Befugniss hat, wer ein Befähigungszeugniss als Schiffer auf kleiner Fahrt besitzt und auf einem deutschen Fischereidampfer mindestens 12 Monate als Führer und mindestens



24 Monate als Vertreter des Führers (Bestmann) gefahren ist. § 4. Fischereidampfer müssen auf der Fahrt nach Island (§ 3) neben dem Führer einen im Besitze des Befähigungszeugnisses als Schiffer auf kleiner Fahrt befindlichen Vertreter des Führers (Bestmann) an Bord haben. § 5. Die Zeugnisse über die im § 1 unter a und über die im § 3 bezeichnete Befugnis werden nach den vom Reichskanzler festzustellenden Mustern ausgefertigt. § 6. Diese Vorschriften treten am 1. April 1899 in Kraft. An demselben Tage tritt die Bekanntmachung, betr. die Zulassung als Schiffer auf kleiner Fahrt mit Hochseefischereifahrzeugen, vom 12. März 1885 (Reichs-Gesetzbl. S. 82) ausser Kraft. § 7. Die Vorschriften der §§ 3, 4 treten mit dem 1. April 1902 ausser Kraft.

**Die Aktien der Navigazione Generale Italiana Florio-Rubattino** sind in letzter Zeit von 430 auf 480 Lire gestiegen, und es verlautet, dass demnächst 20 Mill. Lire Obligationen untergebracht werden sollen, für die man das Ausland, speciell die Schweiz, ins Auge fasst. Wie dem auch sei, es empfiehlt sich, die neuerlich in Umlauf gesetzten Angaben zu Gunsten der Gesellschaft mit Vorsicht aufzunehmen. Die geplanten Monatsfahrten von Genua nach New-York können eine Konkurrenz für die Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd schon deshalb nicht werden, weil die Navigazione Generale nur (? D. R.) schnelfahrende Dampfer, Dampfer der „Sirio“- und „Perseo“-Klasse, auf der La Plata-Linie beschäftigt hat. Auch diese Schiffe sind übrigens schon etwa 16 Jahre alt und fahren mit einer Geschwindigkeit von 14–15 Meilen. Auf der New-Yorker Linie könnte man nur Dampfer wie „Washington“, „Sempione“ und „Raffaele Rubattino“ verwenden, die 15 bis 20 Jahre alt sind und nicht über 12 Meilen die Stunde fahren. Gegen die Gesellschaft schwebt seit Jahren eine Untersuchung, die dieser Tage in der Kammer zur Sprache gebracht wurde. Es handelt sich um Unregelmässigkeiten, die schon von 1882 berühren. Die Gesellschaft soll nämlich dem Staate für Transporte von Gefangenen und Truppen höhere Beträge als die contractlichen angesetzt und ihn so um eine ansehnliche Summe (man sagt einige Millionen) verkürzt haben. Die Beziehungen der Gesellschaft zum Staate bleiben jedenfalls für sie sehr wichtig, da sie ohne die grosse Postsubvention von 9 000 000 Lire jährlich einen grossen Theil ihrer Schiffe als altes Eisen betrachten müsste. Die 90 alten Dampfer der Gesellschaft variiren im Alter zwischen 15 und 40 Jahren, so dass an diesem ehrwürdigen Schiffsmaterial oft grössere Reparaturen nöthig werden. Die Gesellschaft hätte besser gethan, meint die „Frankf. Ztg.“, der diese Zeilen entnommen sind, ihren Schiffspark zu modernisiren, da sie bei Ablauf ihres Postvertrages sich nicht mehr allein befinden, sondern auf Konkurrenz stossen wird, nachdem das Gesetz über Schiffsfahrtsprämien in neuerer Zeit dem Schiffsbau Italiens starken Aufschwung gebracht hat.

**Auxiliarkreuzer verschiedener Nationen.** Um im Kriegsfall sofort bei der Mobilmachung über eine möglichst grosse Zahl von Schiffen für den Recognoscierungsdienst, den Kaperdienst und den Transport von Truppen und Kriegsmaterial verfügen zu können, haben bekanntlich seit längerer Zeit alle grösseren Seemächte die Einrichtung der sog. Auxiliarkreuzer getroffen. Die Zahl und Beschaffenheit der Auxiliarkreuzer bei den verschiedenen Nationen richtet sich natürlich nach dem vorhandenen Material der Dampfergesellschaften. Obenan steht England mit 29 solcher Hilfskreuzer, von denen 8 der „Cunard-Line“, 6 der „White Star Line“ und 15 der „Pensular and Oriental Steamships Company“ angehören. Ausserdem stehen der englischen Regierung noch drei grosse Dampfer der „Canada Pacific-Railway-Company“ im Mobilmachungsfall zur Verfügung. An zweiter Stelle kommt Frankreich mit 27 solcher Schiffe, von denen 17 der Compagnie Transatlantique

und 10 der „Messageries-Maritimes“ angehören. An dritter Stelle steht Russland mit seinen 17 Dampfern der sogenannten Freiwilligen-Flotte und einer weiteren Anzahl von Schiffen der Dampfschiffahrt- und Handelsgesellschaft in Odessa. Italien besitzt 16 Auxiliarkreuzer, die contractlich von den beiden Gesellschaften „La Veloce“ und „Navigation Generale Italiana“ im Kriegsfall der Regierung zur Verfügung gestellt werden. Spanien stand während des Krieges mit Nordamerika 21 Hilfskreuzer, sämmtlich der Compagnie Transatlantique gehörig, zur Verfügung. Was endlich Deutschland anbelangt, so ist die Zahl seiner Hilfskreuzer um zwei vermehrt worden, und zwar um die beiden neuen grossen Ozeandampfer des Nordd. Lloyd, „Kaiser Wilhelm der Grosse“ (20 000 T.) und „Kaiser Friedrich“ (17 000 T.), die eine Fahrgeschwindigkeit von 21 bzw. 22 Seemeilen in der Stunde haben. Von den übrigen Hilfskreuzern unserer Flotte gehören „Spree“, „Labn“, „Trave“, „Saale“ und „Aller“, gleichfalls dem Norddeutschen Lloyd, während die Hamburg-Amerika Linie, seitdem „Normannia“ und „Columbia“ verkauft sind, die beiden Dampfer „Fürst Bismarck“ und „Auguste Victoria“ stellt. Für die Bestückung eines jeden dieser Schiffe liegen bereit: acht 15 cm- und vier 12,5 cm-Geschütze, zwei 8,8 cm- und zwei 5,7 cm-Schuellfeuerkanonen, sowie 19 Maschinengewehre. (W. Z.)

**Schiffsbewegung im Hafen von Konstantza während des Jahres 1898.** Nach einer Statistik über die Schiffsbewegung im Hafen von Konstantza während des Jahres 1898 liefen daselbst ein 654 Fahrzeuge mit 126 315 774 kg Waaren und 14 748 Passagieren, und zwar 152 rumänische Dampfer mit 41 746 633 kg Waaren und 11 634 Passagieren und 502 fremde Schiffe (385 Dampfer und 117 Segler) mit 84 569 141 kg Waaren und 3114 Passagieren. Von allen diesen Fahrzeugen kamen 92 von rumänischen, 92 von türkischen, 50 von russischen, 44 von englischen, 44 von italienischen, 39 von hellenischen, 21 von ägyptischen, 11 von deutschen, 10 von belgischen, 8 von französischen, 13 von bulgarischen und 2 von spanischen Häfen, ein Schiff kam von einem holländischen Hafen. — Ausgelaufen sind im Jahre 1898: 678 Fahrzeuge mit 131 777 343 kg Getreide, 10 449 500 kg Waren und 13 955 Passagieren, und zwar 176 rumänische Dampfer mit 23 254 618 kg Getreide, 6 116 599 kg Waaren und 12 916 Passagieren, und 502 fremde Schiffe (387 Dampfer und 115 Segler) mit 108 522 725 kg Getreide, 4 332 791 kg Waren und 1039 Passagieren. Von allen diesen Schiffen gingen 131 nach rumänischen, 96 nach russischen, 78 nach türkischen, 77 nach österreichischen, 47 nach italienischen, 29 nach englischen, 16 nach bulgarischen, 12 nach ägyptischen, 4 nach hellenischen, 4 nach deutschen, 4 nach französischen und 3 nach belgischen Häfen. (K. H.)

## Kleine Mittheilungen.

**Vorlesungen der Oberschulbehörde.** Der Oberlehrer an der Navigationsschule, Herr Dr. Bolte, wird seine öffentlichen Vorlesungen über „Die Deviation der Compaß und ihre Behandlung an Bord eiserner Schiffe“ am Mittwoch, den 1. März, beginnen und am 8., 15. und 22. März fortsetzen. Die Vorlesungen finden von 7½–9 Uhr Abends im Hörsaal B des Johanneums (Speersort) statt.

Der Gesamtbestand der deutschen Handelsmarine belief sich Ende 1898 auf 2523 Segler mit 575 738 Reg.-Tons und 1171 Dampfschiffe mit 969 800 Reg.-Tons, zusammen 3694 Schiffe mit 1 545 538 Netto-Reg.-Tons. Deutschland nimmt damit bezüglich der Dampfschiffe die zweite Stelle ein, gleich hinter England; im Ganzen die dritte Stelle hinter England und Amerika.

Von sachverständiger Seite ist eine Berechnung über den Antheil der einzelnen in Betracht kommenden Länder an dem Fischereiertrage der Nordsee aufgemacht. Darnach entfallen von dem Gesamtertrage in Höhe von 164 Millionen Mark auf England 84,9, auf Schottland 28,6, auf Frankreich 12,5, auf Belgien 3,6, auf Holland 10, auf Deutschland 10, auf Dänemark 1,6 und auf Norwegen 3,8 Millionen Mark.

Die bisher gemessene grösste Oceantiefe, - meldet das englische Kriegsschiff „Pinguin“, ist zwischen Auckland und dem Tonga-Archipel gelothet, nämlich 4762 Faden.

Der Aufsichtsrath der Deutschen Levante-Linie beschloss die Vertheilung einer Dividende von 9%, gegen 6% des Vorjahres, vorzuschlagen, desgleichen der Aufsichtsrath der Neuen Dampferkompagnie in Stettin für 1898 eine Dividende von 7% gegen 5% in 1897.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 20. Februar. Als Mitglieder werden aufgenommen die Herren Dr. Günther, Oberarzt der Hamburg-Amerika Linie, Kapt. Jaeger, D. Savola, Lootse Friedrich und Herr Schlomer; zur Aufnahme vorgeschlagen ein Herr. Unter den Eingängen erwähnt der Vorsitzende einen bemerkenswerthen Artikel aus dem „Nautical Magazine“, betr. Boots-aussetzvorrichtungen. Zur Tagesordnung „Deutsche Seemanns-heime im Auslande“ hält der anwesende Herr Pastor Jung-clausen einen längeren Vortrag, in dem er auf den Zweck und den bisher erzielten Erfolg der mit den Seemannsmissionen eng verbundenen Seemannsheime hinweist. Ganz besonders haben die Seemannsheime in solchen Häfen des Auslandes, wo das Heuerbaaswesen dominiert, segensreiche Wirkung ausgeübt. Gegen die Seemannsheime wird von anderer Seite eingewandt, dass sie kaum, oder doch nur in den allerseltensten Fällen von wirklichen Seeleuten besucht werden. Mehrere Mitglieder bekunden des Weiteren ihre Sympathie zur Errichtung derartiger Institute. Mit dem Kieler Antrag, den Herrn Reichs-kanzler zu ersuchen, Seemannsheime mit jährlich 30 000 M. zu unterstützen, erklärt sich mit grosser Stimmenmehrheit der Verein einverstanden. Darauf greift eine lebhafte Debatte Platz, über den Begriff „Heimathshafen“ im Sinne des alten und des neuen Handelsgesetzbuches. Herr Dr. Schaps, der noch nachträglich zum vierten Delegirten für den Vereinstag gewählt wird, unterbreitet in eingehender Weise seinen Standpunkt, der sich nicht ganz mit dem Herrn Dr. Gütschow's, dem Delegirten des Vereins Hamburger Rheder, deckt. Beide Mitglieder polemisieren längere Zeit. Der Antrag eines Mitgliedes, dem Delegirten seitens des Vereins Vollmacht zu gewähren, wird einstimmig angenommen. Nächste Sitzung am 6. März; am 27. Februar findet des Vereinstages halber keine Sitzung statt.

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 22. Februar. Als Mitglied aufgenommen wird Herr Kapt. Green. Eingegangen sind: Vom Reichs-Marineamt ein Schreiben, hinsichtlich der s. Z. angestrebten Verbesserung des Feuers und Nebelsignals von East Goodwin Feuerschiff durch den Verband. Mit der englischen Regierung betreff dieses Punktes gepflogene Unterhandlungen haben eine Antwort des Trinity-House zur Folge gehabt, aus der hervorgeht, dass für eine Verschärfung des Feuers, sobald das Feuerschiff einmal eingenommen wird, gesorgt werden solle, dagegen von der Einführung einer Sirene als Nebelsignal abgesehen werden müsse, weil sowohl North- als South-Sand Head mit Sirenen ausgerüstet sind, mithin leicht folgeschwere Verwechslungen eintreten können. Der Staatssekretär des

Reichsmarineamts wünscht weitere Mittheilungen aus Schifferkreisen über Erfahrungen, welche die Verbesserungsbedürftigkeit des Nebelsignals bestätigen; von der Deputation für Handel und Schifffahrt die Mittheilung, dass hinsichtlich der s. Z. vom Verein D. Seeschiffer, Nautischen Verein, Lootsen-Bruderschaften etc. vorgeschlagenen Lokalverordnung für die Elbe, Untersuchungen eingeleitet seien, welche die Einführung eines besonderen Seestrassenrechts auf der unteren Elbe als dringlich nicht erscheinen lassen. „Sollte sich herausstellen“, heisst es wörtlich am Schluss des Schreibens, „dass der Erlass einer Lokalverordnung nothwendig wird, welches dann nur mit Preussen gemeinsam geschehen kann, so werde man (die Deputation) die Interessen der kleinen Schifffahrt ebenso berücksichtigen, als diejenigen der grossen“. Des Weiteren eingegangen, ist das Statut des Deutschen Flottenvereins, welches der Vorsitzende verliest und, nachdem dies geschehen, die Mitglieder ersucht, dem zur Hebung des Verständnisses für die Kriegsmarine gegründeten Verein möglichst zahlreiche Unterstützung zu gewähren. Mehrere Anwesende kamen dieser Aufforderung nach und zeichneten als Mitglieder des Deutschen Flotten-Vereins. Hierauf recapitulirt der Vorsitzende über die Ergebnisse des Verbandstages, mit denen Jeder zufrieden sein könne. Das vom Schriftführer des Verbandes, Herrn Lowens, verfasste Protokoll über die Verhandlungen des Verbandstages wird verlesen. An einzelne Punkte knüpfte der Vorsitzende noch persönliche Bemerkungen, so an die Eingabe der Seeberufsgenossenschaft an den Staatssekretär, welche entschieden sympathisch zu begrüssen sei, ferner bei der Verbesserung des Helgoländer Feuers etc. Nachdem das Protokoll verlesen, dankt ein Mitglied Namens des Vereins den Delegirten für die geschickte Weise, mit der die Interessen des Vereins D. Seeschiffer auf dem Verbandstage vertreten sind. Der Vorsitzende dankt. Die Cassenrevisoren, Herr Kapt. Opitz und Jacobsen, erstatten Bericht, auf Grund dessen dem Cassirer Decharge ertheilt wird.

### Verein Deutscher Seesteuereute zu Hamburg-Altona.

In der am 16. Februar ausserordentlich gut besuchten Versammlung, wurden zunächst zwei Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen lagen: vor die Seemaschinen-Zeitung, Schreiben von Mitgliedern aus Tacoma, Iquique, Savannah, Kiel und hier; „Notices to Mariners“, sowie eine Einladung zu einer Festlichkeit des Navigations-schülerklubs hier. Verlesen wurden sodann ein Artikel der „Neuen Hamb. Ztg.“ sowie des „General-Anzeigers“ vom 11. d. Mts. mit der Ueberschrift „Der Steuermann als Deckendieb“. In diesem Artikel wird zur Kenntniss gebracht, dass in den Tagen vor dem 11. d. Mts. ein Schiffsoffizier der Packetfahrt wegen Diebstahls werthvoller weisser Bettdecken verhaftet und weitere 3 Leute, denen man auf Grund ihrer Stellung keinen Diebstahl zugetraut hätte, infolge weiterer Recherchen ebenfalls in Haft genommen seien. Der Verein stellte hierauf eingehendste Nachforschungen an, welche ergaben, dass an dem betreffenden Artikel kein wahres Wort sei, dass ein solcher Vorfall bei der Packetfahrt überhaupt nicht stattgefunden habe und richtete auf Grund dieses, unter dem 13. Februar, ein Schreiben an die Redaktion des „General-Anzeigers“, in welchem um Widerruf des Artikels ersucht wird. Auch dieser Ehrenpflicht ist die betreffende Zeitung bis zum heutigen nicht nachgekommen. Die Versammlung sprach ihr lebhaftes Bedauern darüber aus, dass eine Hamburger Zeitung in solcher Weise handle, und soll über weitere Schritte gegen dieselbe mit dem Rechtsanwalt des Vereins verhandelt werden. Hierauf wurde noch über einige Punkte der Tagesordnung des Deutschen Nautischen

Vereinstages verhandelt, sowie aus der Maschinisten-Zeitung die Entscheidung des Reichsversicherungsamtes gegen den Maschinisten K., welcher als sogenannter „Gastrolleugeber“ an Bord eines Schiffes einen Unfall erlitten hatte, verlesen und besprochen, und hierauf, nach Ersatzwahlen von drei Herren zum Verwaltungsrath, die Versammlung geschlossen.

#### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 3. Februar 1899.

Während Getreideverschiffungen noch immer sehr flau sind und Frachten bis zu 2 s 6 d für grosse Boote nach ausgesuchten Häfen, sowie 3 s nach Cork f. O. für Schiffe in entsprechender Grösse für dieses Geschäft gefallen sind, glauben wir, auf Grund gewisser Vorfälle in nächster Zukunft eine leichte Wiederbelebung in der Nachfrage in Aussicht stellen zu können. Während die Nachfrage nach Baumwolle zu Ladungszwecken fortgesetzt gleich Null ist, ist in anderen Branchen etwas Lebhaftigkeit zu verzeichnen, beispielsweise einige Abschlüsse für Kistenöl nach dem fernen Osten, ferner Charter von den Provinzen, bei Beladung im Frühling, und Engagements für Kohlen nach verschiedenen Richtungen. Der lange Strike walisischer Kohlenarbeiter hat die amerikanische Kohle verschiedentlich auf den Markt gebracht. — Unser Markt für Segelschiffsräume bleibt fest; wir sind erfreut über einen abermaligen Aufschwung der Kistenöl-Frachten nach dem fernen Osten berichten zu können. In Anbetracht dieses Umstandes, drücken Rheder glücklicherweise den Markt nicht mit Räumten. In anderen Linien ist keine Aenderung von Bedeutung eingetreten.

Wir notiren	Getreide.	Provisianen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	1 1/2 d	15/	10/	10/
London,	2 1/2 d	17/6	12/6	12/6
Glasgow,	2 1/2 d	20/	12/6	15/
Bristol	2 1/2 d	20/	11/3	17/6
Hull	2 1/2 d	20/	15/	17/6
Leith	3d	20/	15/	17/6
Newcastle	3d	25/	15/	15a17/6
Hamburg	35 s	20c.	18 cents.	50 mks
Rotterdam	7 1/2 c.	22 1/2 cts.	18 cts.	12a16c.
Amsterdam	7 1/2 c.	22 1/2 cts.	18 cts.	12a16c.
Kopenhagen	2 1 1/2	20/	17/6	25/
Bordeaux	3 1 1/2	32 1/2 cts.	27 1/2 c.	5 8
Antwerpen	2 1/2 d	18/9	12/6	17/6
Bremen	40 s	24c.	18c.	12c.
Marseille	3/	25/	20/	22/6a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 18 c. — Hamburg 25 c. — Rotterdam 28 c. — Amsterdam 28 c. — Kopenhagen 1/4 d — Antwerpen 23 c. — Bremen 25 c. —

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	3/	3/	2/6	2/7 1/2, ....
Raff. Petrol. p. Segel	....	....	2/4 1/2 a 3/6	.... 25c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	....	....	....	....
Raff. Petrol. per Segel	21 1/2 c.	20c.	15c.	22c.

#### Büchersaal.

Der Krieg um Kuba im Sommer 1898 von Plüddemann, M. (Kontre-Admiral z. D.). Nach zuverlässigen Quellen dargestellt. Mit zahlreichen Abbildungen. 2. Lieferung. 3,40 M. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW, Kochstrasse 68—71.

Von dem verdienstlichen Werke des Kontre-Admirals Plüddemann: „Der Krieg um Kuba im Sommer 1898“, welches die erste abschliessende und von sachkundiger Feder verfasste Beschreibung des spanisch-amerikanischen Krieges darbietet, ist soeben die Schluss-Lieferung erschienen. Der Verfasser wird seiner Aufgabe voll und ganz gerecht, eine erschöpfende Darstellung des Krieges, sowohl der kubanischen Zustände vor Ausbruch des Krieges, wie der Kriegsbegebenheiten bis zum Frieden auf Grund sorgfältiger Prüfung und Sichtung des bereits zerstreut veröffentlichten umfangreichen Materials und vor Allem auch auf Grund zuverlässigster neuer Quellen darzubieten. Er versucht zugleich, die Maassnahmen und Ereignisse aus den thatsächlich bestehenden Verhältnissen zu erklären und bei gewissen Anordnungen und Ausführungen die Umstände so zu besprechen, dass der Leser nicht mehr, wie im Verlaufe des Krieges, vor Unverständlichem steht. Während die 1. Lieferung sich zunächst mit Kuba und der Vorgeschichte des Krieges, mit dem Verhalten der Regierungen und der europäischen Nationen bis zum Ausbruch des Krieges, mit den Streitkräften der beteiligten Staaten, den Kriegsvorbereitungen beschäftigt, führt die vorliegende 2. Lieferung mitten in den Krieg hinein. Die Seeschlacht von Cavite, die Landkämpfe bei Manila, die Flotte vor Santiago, die Landung auf Kuba, die Schlacht von El Caney—San Juan, die Seeschlacht von Santiago de Kuba, die Kapitulation von Santiago, die Nebenunternehmungen auf Kuba, der Feldzug auf Portorico werden in besonderen Abschnitten behandelt. Ein Kapitel „Allerlei aus dem Kriegszustande“ und „Der Frieden“ beschliessen die durch zahlreiche Kartenskizzen, Bildnisse und Schiffsbilder erläuterte, anschauliche Darstellung. Ein Anhang, die Schiffsalisten sowie ein Namen- und Sachregister enthaltend, ermöglicht leichtestes Studium dieses Werkes, das als die beste Quelle für die Geschichte des kubanischen Krieges zu bezeichnen ist. Der Preis des vollständigen Werkes beträgt 5,50 M.

Deutscher Seefischerei-Almanach für 1899. Herausgegeben vom Deutschen Seefischereiverein. Mit 98 in den Text gedruckten Abbildungen, 2 Flaggentafeln und 2 Karten. In Leinwand gebunden 4,50 M. Verlag von J. J. Weber in Leipzig.

Der soeben erschienene Deutsche Seefischerei-Almanach für 1899 ist dem Jahrgang 1898 gegenüber nach jeder Richtung hin verbessert und ergänzt. Die Schwierigkeit, einem derartigen Unternehmen eine so grosse Zahl von Abnehmern zu sichern, dass die Kosten der Drucklegung gedeckt werden, liegt einerseits darin, dass das Interesse des deutschen Publikums für alle die See betreffenden und mit ihr in Beziehung stehenden Angelegenheiten immer noch klein ist, anderseits in der Abneigung der Fischereibevölkerung gegen den Ankauf eines derartigen Buches trotz des verhältnissmässig billigen Ladenpreises. Obgleich des Herausgabe des Almanachs unter diesen Umständen ohne erhebliche Geldopfer nicht möglich ist, hat der Deutsche Seefischereiverein dieses Unternehmen nicht aufgegeben, weil es zu denjenigen Hilfsmitteln gehört, die anzuwenden sind, um das in Deutschland Jahrhunderte lang verkümmert gewesene Seefischereigewerbe zu heben. Da der Almanach ausser einer vollständigen Statistik der deutschen Fischerfahrzeuge die für die See- und Küstenfischerei im Reich und in seinen Küstenstaaten geltenden Gesetze und Verordnungen, sowie im übrigen alles enthält, was für einen deutschen Fischer und für die deutschen Fischereinteressenten wichtig ist, kann der wirtschaftliche Nutzen, den das vorliegende Buch gewährt, nicht genug betont werden.



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: **R. Landerer.** — Verlag von **Eckardt & Messtorff** in **Hamburg.**

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vortretung in Bremen: **H. W. Silomon's Buchhandlung.**

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän **R. Landerer**, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung **Eckardt & Messtorff**, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von **H. W. Silomon**. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 9.

Hamburg, den 4. März.

XXXVI. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts. — Einige Mittheilungen über neuere Schiffsmaschinen und Schiffshulsmaschinen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Büchersaal. — Sprechsaal.

### Auf dem Ausguck.

Die Ankunft der „Bulgaria“, des Doppelschraubendampfers der Hamburg-Amerika-Linie, in Ponta Delgada am 23. Februar, hat nicht nur unter Hamburgs Bevölkerung, sondern auch weiter darüber hinaus eine ungekünstelte, lebhafte Freude hervorgerufen. Manches Gemüth ist von erdrückendem Schmerz befreit, manche Thräne ist getrocknet. Dass schon — wenigstens vom grossen Publikum — so ziemlich jede Hoffnung aufgegeben war, die braven Seeloute und das schöne Schiff noch einmal in Hamburg begrüßen und sehen zu dürfen, beweist die ungeschmückt zum Ausdruck gebrachte Freude von Hoch und Gering, als der Inhalt der Depesche „Bulgaria angekommen“ in unserer Hansestadt Verbreitung fand. Auch unser Kaiser, dem so leicht Nichts von Bedeutung auf dem Gebiete des Schifffahrtswesens entgeht, hat verschiedentlich bei der Packetfahrt Erkundigungen über einzelne Details eingezogen. Die Rhederei war auf Grund eines ihr vom Führer der „Bulgaria“ auf telegraphischem Wege übermittelten Berichtes, in der angenehmen Lage, dem Monarchen befriedigende Auskunft geben und für sein huldvolles Interesse sowie für die dem Führer der „Bulgaria“, Herrn Kapt. Schmidt, verliehene hohe Decoration danken zu können.

Welchen fast übermenschlichen Strapazen Besatzung und Passagiere der „Bulgaria“ während des drei Wochen lang tobenden Orkans — das Schiff leck und mit starker Schlagseite, tagelang steuerlos und ein Spielball des denkbar furchtbarsten Seegangs — unterworfen gewesen sein müssen, lässt sich auf Grund der knappen bisher über den Verlauf der Reise bekannten Daten nur vermuthen. Eines allerdings darf man schon heute sagen, die Besatzung hat eine Ausdauer und einen Heldenmuth gezeigt, die den Stolz der Heimath und die Bewunderung des Auslandes mit grossem Recht hervorgerufen haben. War es auch der Selbsterhaltungstrieb, der als Bundesgenosse des Pflichtgefühls Führer und Mannschaft im Kampf mit den Elementen zur Seite stand, jedoch allein auf diese Waffen angewiesen, wären die Braven schliesslich doch unterlegen, hätten die den tüchtigen Seemann auszeichnenden Eigenschaften, Kaltblütigkeit, Ruhe und Erfahrung, dem Kapitän und seinen Berathern gefehlt. Dass dieses nicht der Fall gewesen ist, mag der Inhalt des bereits erwähnten Berichtes an die Rhederei zeigen, der neben den verschiedenen die „Bulgaria“ getroffenen Beschädigungen die Arbeiten schildert, welche bei schwer arbeitendem Schiff und tobendem Orkan gemacht sind, um den durch Sturm und See hervorgerufenen Schaden nothdürftig auszubessern. Der Bericht lautet:

„Bulgaria“ ist ohne fremde Hülfe in Ponta Delgada eingetroffen; über den Verlauf der Reise berichtet Folgendes:

In der Nacht vom 1. auf den 2. Februar während eines heftigen Orkans wurde das Schiff steuerlos und drehte in den Wind. Eine enorme Welle überfluthete das Schiff und schlug die Luken 1 und 2 ein, wodurch grosse Mengen von Wasser ins Oberdeck strömten. Bald darauf peilten im Raum Nr. 4 16 Fuss Wasser. Das Schiff legte sich stark nach Backbord über. Infolge der gewaltigen Erschütterung wurden die Ballast-Tanks undicht und liefen auf. Die Lenzrohre des Raumes 4 waren durch Getreide verstopft. 108 Pferde verendeten, konnten aber infolge des anhaltend schlechten Wetters erst am sechsten Tage über Bord geworfen werden. Am Morgen des 2. Februar, während der Orkan von neuem einsetzte, brach der Dampfsteuer-Apparat und später auch das Handsteuer. Durch das schwere Arbeiten des Steuers lösten sich die Bolzen in der Kuppelung und gingen schliesslich gänzlich verloren. Erst nach tagelanger Arbeit gelang es, die Kuppelung wieder zu befestigen, und nachdem die Platten von den Seitenwänden des Ruderhauses losgenietet waren, konnte das Schiff mit Bäumen auf Ruderkopf gelascht gesteuert werden. Wir waren gezwungen, um das Schiff aufzurichten, von der Ladung zu werfen und als der immer stärker werdende Orkan ein Offenhalten der Luken nicht mehr gestattete, Ladung zu verbrennen. Eine Sturzwasserschale brach über das Bootdeck, nahm sämtliche Boote von der Backbordseite weg und schlug das Deck ein. Alle Reelings und Treppen gingen verloren. Sämtliche Thüren in den Aufbauten eingeschlagen. Der Matrose Wilhelm König wurde über Bord gewaschen und konnte des schweren Wetters wegen nicht gerettet werden. Sonst alles wohl an Bord. Erwarte Ihre Befehle.

Schmidt, Kapitän.

Nächst den Angehörigen der auf der „Bulgaria“ als Besatzung und Passagiere weilenden Personen, sowie diese selbst, ist gewiss die Hamburg-Amerika-Linie, der Eigenthümer des stolzen Schiffes, für den unerwarteten Verlauf der Reise zu beglückwünschen; nicht nur des guten Schiffes wegen, sondern weil es sich wiederum gezeigt hat, über welches ausgezeichnete Personal die grosse Rhederei verfügt. Wenn nicht in gleichem Maasse wie die Letztere, so doch nächst ihr am meisten, dürfte auch die Schiffsbauwerft, auf deren Hellingen die „Bulgaria“ vor kaum mehr als Jahresfrist gestanden, mit dem Verlauf der Reise zufrieden sein. Von englischen Schiffbauinteressenten stark beeinflusste englische Organe, Zeitungen und Zeitschriften, haben letzter Tage in nicht misszuverstehender Weise recht oft und an hervorragender Stelle, über das mögliche Schicksal der „Bulgaria“ mit den prophetischen Gaben ihrer Leiter paradiert und gelegentlich solcher Ergüsse niemals vergessen, den Namen des Erbauers der „Bulgaria“ zu erwähnen. Die seit Jahren angehäuften Misgunst über die zahlreichen Erfolge der deutschen Schiffbauindustrie im Allgemeinen und unserer ersten Hamburger Werft, der Herren Blohm & Voss, im Besonderen, machte sich, mit hämischer Schadenfreude gepaart, auf diese Weise Luft, gewiss ohne zu ahnen, dass alle zum Nach-

theil des Konkurrenten damals in die Welt gesetzten Notizen, diesem heute, nachdem die „Bulgaria“ dem Unwetter nicht zum Opfer gefallen, zur schönsten Reclame dienen müssen. Wir beglückwünschen die Herren Blohm & Voss für die unfreiwillige Unterstützung ihrer englischen Konkurrenten.

Gleich der Hamburg-Amerika- und der Austral-Linie hat auch die Deutsche D.-G. „Kosmos“, Hamburg, ihren Bericht über das Geschäftsjahr 1898 veröffentlicht. Besonderer Erwähnung geschieht der bedeutungsvollen im Laufe des Jahres vollzogenen Fusion mit der Hamburg-Pacific-Linie, über welches Ereigniss wir s. Z. berichteten. Die Flotte der Rhederei besteht, nach Verkauf der Dampfer „Titania“, „Valeria“, „Totmes“, „Cambyse“, „Abydos“ und „Denderah“ und nach Verlust der „Desdemona“ aus 25 Dampfern, Durchschnittsalter  $4\frac{1}{2}$  Jahre, Raumgehalt 90 009 Br.-R.-T. Im verflossenen Jahre sind 56 Rundreisen gemacht, 21 nach Chile, 16 nach Peru und 19 nach Central-Amerika. Der Reingewinn beträgt  $\text{M} 2\,731\,632,14$ . Nach Abzug der Abschreibungen auf Schiffe, Moorings, Barkasse und Mobiliar im Gesamtbetrage von  $\text{M} 1\,496\,546,60$ , sowie nach Absetzung des zur Completirung des Reservefonds erforderlichen Betrages, der statutenmässigen Dotirung des Contos für Kesselerneuerungen und grosse Reparaturen und der Tantiemen, verbleibt ein Saldo, der es ermöglicht, eine Dividende von 9%, gleich  $\text{M} 90,-$  pro Aktie zur Vertheilung zu bringen. Hinsichtlich der Aussicht für die Zukunft in geschäftlicher Beziehung giebt der Bericht folgenden Ausweis:

„Was die gegenwärtige Geschäftslage anbetrifft, so leidet der Export nach Chile unter den misslichen Kursverhältnissen und der Befürchtung einer weiteren Ausgabe von Papiergeld, so dass es einigen unserer Dampfer an genügender Ausladung mangelte. Auch nach den Republiken Central-Amerikas haben infolge der dort andauernd schlechten Geschäftsverhältnisse die Aussendungen nachgelassen, und die Rückfrachten sind dadurch beeinträchtigt, dass die Pacific-Steam Navigation Company und die Compania Sud-Americana de Vapores gemeinsam eine reguläre Verbindung zwischen Valparaiso und Central-Amerika eingerichtet haben. Der Verkehr mit Peru dagegen hat sich erfreulicherweise gehoben, die Häfen Ecuadors gewinnen mehr und mehr an Bedeutung für unsere Linie, und die allgemeine Aufbesserung der Rückfrachten für Salpeter, dieses am meisten für uns in Betracht kommenden Füllartikels, sowie für Erze, Borkalk, Getreide und andere Landesprodukte Chiles dürfte die vorerwähnten Ausfälle aufwiegen; auch die Einnahmen aus unserer Passagierfahrt sind in erfreulicher Zunahme begriffen. Wir dürfen daher wohl hoffen, dass wenn nicht unvorhergesehene Störungen in unserem Betriebe eintreten, auch dieses Jahr einen zufriedenstellenden Abschluss liefern wird.“

Aus dem Bericht über die Thätigkeit des Reichskommissars in Bremen für das Auswanderungswesen geht hervor, dass im Berichtsjahre 1898 insgesamt 60 486 Personen, 13 688 mehr als im Vorjahre, über Bremen ausgewandert sind. Die Zunahme bezieht sich nur auf Ausländer, während die deutsche Auswanderung gegen das Vorjahr um 733 Personen zurückgegangen ist. Unter den Angaben über das Reiseziel der Auswanderer findet sich, mit Bezug auf die Reise des Passagier-Segelschiffes „H. J. Glade“ folgende Notiz:

„Im Mai des Jahres 1898 ist ein Auswanderertrupp von 361 Köpfen, bestehend aus 38 Russen, 314 Galiziern, 5 Ungarn, 4 Böhmen mit dem hervorragend gut eingerichteten Segelschiff „H. J. Glade“ nach Honolulu von Bremerhaven abgesegelt und nach einer 130tägigen Reise in Honolulu glücklich gelandet. Diese Wanderer haben als Arbeiter in den dortigen Zuckerfabriken und Plantagen der Firma Hackfeldt & Co. Beschäftigung gefunden.“

Um eine gleichmässige Behandlung aller Auswandererschiffe bei den Besichtigungen durch den Reichskommissar herbeizuführen und, um die Kapitäne und Officiere der Auswandererschiffe nicht in Ungewissheit über die Anforderungen zu lassen, welche er an Einrichtung, Ausrüstung und Verproviantirung der Auswandererschiffe stellt, hat der Reichsbeamte im Berichtsjahre eine Besichtigungsordnung eingeführt, der eine Instruction über Bootsmanöver, Ruder- und Segelübungen als Anhang beigefügt ist. Des Weiteren ist über das Ergebniss der im Laufe des Jahres vorgenommenen Besichtigungen und Inspektionen an Bord der Auswandererschiffe Bericht erstattet. Die im angegebenen Sinne gemachten Erfahrungen auf Dampfern des Norddeutschen Lloyds sind in folgender Weise zum Ausdruck gebracht:

„Die Auswandererschiffe des Nordd. Lloyd wurden auch im verflossenen Jahre von dem Reichscommissar möglichst regelmässig abwechselnd an den Tagen der Abfahrt oder an den Tagen vor derselben besichtigt. Den Abfahrtstag widmete der Reichscommissar in erster Linie der Besichtigung des Schiffes, seiner Einrichtung und Ausrüstung im Allgemeinen, und den Tag vor der Abfahrt vorwiegend den Manövern und Uebungen der Mannschaften. Hierbei übernahm der Reichscommissar gewöhnlich selbst die Leitung der Bootsmanöver und Ruderübungen.

Das Ergebniss der Uebungen und der damit verbundenen Instructionen war am Schlusse des Jahres ein hervorragend gutes; die Mannschaften der Lloydsschiffe waren in dem Sicherheits- und Rettungsdienste wohl bewandert und die Bootsmannschaften mit wenigen Ausnahmen im Rudern ausgebildet, so dass weit mehr geleistet wird, als § 49 der Vorschriften über Auswandererschiffe verlangt.“

In Nr. 33 und 34 der „Hansa“, Jahrgang 1898, wurde unter dem Titel „Polarexpeditionen“ eingehend auf das Bestreben, eine deutsche Südpolar-Expedition ins Leben zu rufen, hingewiesen und

dem von Prof. Dr. Neumayr eifrigst unterstützten Unternehmen unsere Sympathie unverhohlen entgegengebracht. Angesichts dieses unseres Standpunktes sind wir erfreut, aus dem Inhalt eines uns von der Geographischen Gesellschaft zu Hamburg übersandten Circulars, welches auf die Südpolar-expedition Bezug nimmt, unseren Lesern einige Stellen mittheilen zu können. In dem Rundschreiben heisst es:

Die Entsendung einer Deutschen Expedition in die Süd-Polargebiete unter wissenschaftlicher Leitung des Herrn Prof. Dr. Erich v. Drygalski ist zum August 1900 in sichere Aussicht genommen, weil die nothwendigen Vorarbeiten entsprechend weit genug gediehen sind. Eine Grundbedingung für das Zustandekommen des ganzen, vom deutschen Kaiser befürworteten Unternehmens bleibt aber, dass ein Theil der nach den Berechnungen des Reichs-Marine-Amtes auf 1 020 000 Mk veranschlagten Gesamtkosten aus Privatkreisen aufgebracht und dadurch ein allgemeines Interesse an dem Unternehmen vor der Reichsregierung und dem Reichstage dokumentirt wird. An Kundgebungen dieser Art hat es bisher nicht gefehlt. Verschiedene deutsche Städte haben namhafte Geldspenden für die auf 200 000 Mk veranschlagte wissenschaftliche Ausrüstung der Expedition bereits zur Verfügung gestellt. Die volle Höhe dieser Summe durch private Sammlungen aufbringen zu helfen, ist Zweck dieser Zeilen. Hamburg, die mächtigste Seestadt des Deutschen Reiches, hat niemals gefehlt, wo es galt ein Unternehmen zu fördern, welches geographisch-nautischen wie deutsch-nationalen Interessen in gleicher Weise zu dienen berufen ist. Eine glückliche Lösung der gestellten Aufgabe in friedlichem Wettbewerb mit anderen seefahrenden Nationen wird ohne Zweifel den jungen Seeruhm unseres Vaterlandes kraftvoll zu stützen geeignet sein. Um ein solides Unternehmen auch seinerseits nach Kräften zu fördern und im vollen Einverständnis der Hamburger Handelskammer, gestattet sich der Vorstand der Geographischen Gesellschaft zu Hamburg jeden Freund ernster deutscher Forschungsarbeit zu Geldbeträgen für die geplante Expedition aufzufordern.

Der Appell an die Hamburgische Bevölkerung, dessen sind wir gewiss, wird die gewünschte Wirkung erzielen. Zu erwähnen bleibt noch, dass sich zur Empfangnahme von Beiträgen der erste Secretär der geographischen Gesellschaft, Herr Dr. L. Friedrichsen, Neuwall 61, bereit erklärt hat.

Der Kongress der argentinischen Republik stellt jedes Jahr die Hafenabgaben für Buenos-Ayres fest, desshalb ist es von weitgehendstem Interesse, möglichst frühzeitig von dem neuesten Beschluss in Kenntniss gesetzt zu sein. Der gesetzgebenden Körperschaft lag von Regierungsbeamten zusammengestellt bereits seit Anfang December ein Entwurf für die Abgaben im Jahre 1899 vor; dessen Genehmigung, in Anbetracht der Erfahrungen früherer Jahre, Niemand bezweifelte. In letzter Stunde gelang den Vertretern dort ansässiger Schiffahrtfirmen, den gewiegten Politiker, Dr.



Ernesto Friar, langjähriges Kongressmitglied, zu bestimmen, für die Interessen der Schifffahrt einzutreten. Dem grossen Einfluss und der unermüdlichen Thätigkeit des genannten Parlamentariers gelang es einen Theil der Regierungsvorschläge zu Fall zu bringen. Nachstehende Gegenüberstellung des ersten Entwurfes und der thatsächlich vom Kongress beschlossenen Abgaben zeigen, dass auch deutsche Rheder Herrn Dr. Friar zu Dank verpflichtet sind:

#### Regierungsentwurf.

Privilegio de Paquete .....	S 202 [Papier]
Hafenabgaben [von ausl. Häfen].....per T. „	0.15 [Gold]
„ [beim abermaligen Anlaufen zur Completirung der Ladung] per T. „	0.15 „
Leuchtfeuerabgaben.....	„ „ 0.07 „
Sanitätsabgaben .....	„ „ 0.01 „
„ [bei unr. Gesundheitspass] „	„ „ 0.02 „
Ständige Abgaben per Tag und Ton ...	„ „ 0.05 „
Quaiabgaben „ „ „ „ „	„ „ 0.07 „

#### Thatsächliche Abgaben.

Privilegio de Paquete .....	S 202 [Papier]
Hafenabgaben [von ausl. Häfen].....per T. „	0.15 [Gold]
„ [beim abermaligen Anlaufen zur Completirung der Ladung] per T. „	0.02 „
Leuchtfeuerabgaben.....	„ „ 0.07 „
Sanitätsabgaben .....	„ „ 0.01 „
„ [bei unr. Gesundheitspass] „	„ „ 0.02 „
Ständige Abgaben per Tag und Ton ...	„ „ 0.01 1/2 „
Quaiabgaben „ „ „ „ „	„ „ 0.01 „

Schiffe in Ballast bezahlen Hafenabgaben \$ 0.07 1/2 [Gold] und alle anderen Gebühren wie obenstehend. Havarirte Schiffe sind abgabenfrei, so lange sie weder Ladung löschen oder einnehmen. Schiffe im Trockendock sind von den sog. „ständigen“ Abgaben befreit.

Da sich den dänischen Marinebesatzungen seit den Tagen von Helgoland und Arcona keine Gelegenheit mehr bietet, ihren ausgeprägten Thatendrang zu verwirklichen und die längst dem Gesetz der Vergänglichkeit verfallenen Lorbeeren zu erneuern, greifen sie in jüngster Zeit, um in Waffenübung zu bleiben, ihrem Gewerbe nachgehende Fischer, d. h. deren Fahrzeuge an, und erscheinen, von ihren Landsleuten jubelnd begrüsst, den „Gefangenen“ im Tau im heimathlichen Hafen. Dort theilen sie ihrer vorgesetzten Behörde mit, der Fischer habe innerhalb der dänischen Territorialgrenze seinem Geschäfte obgelegen. Ist auch der Führer des Fischers, wie wir Das jüngst bei Skagen-Fouerschiff erlebt haben, anderer Ansicht und weist dem Commandanten des dänischen Kanonenbootes auf Grund der deutschen und englischen Seekarte nach, dass sich sein Dampfer ausserhalb des dänischen Seeterritoriums befand, so nützt ihm Das nichts, „da der Strand gerade an der bewussten Stelle eingesandet und die Grenze nach den „allerneuesten“ Vermessungen hinausgeschoben sein soll.“

Wenigstens behauptet der Commandant Dieses, während ein Officier desselben Schiffes erläuternd binzusetzt „hätte sich an dieser Stelle ein schwedisches Fahrzeug befunden, wäre ein Einschreiten nicht erfolgt; aber den Deutschen seien sie nicht gewogen etc.“, so heisst es in der Tagespresse. Wahrscheinlich verhält sich die Sache doch nicht ganz so, da andernfalls die deutsche Regierung — wenn sie es auch als Vertretung eines grossen mächtigen Reiches nicht für heldenmüthig hält, dem kleinen ohnmächtigen Nachbar mal den Kopf zu waschen — wohl schon längst eingeschritten wäre. Möglicherweise bietet sich aber für eine andere Regierung bald die Gelegenheit den Dänen mal gehörig auf die Finger zu klopfen, wenn nämlich ihre zum Schutz der Fischereigründe bestimmten Kriegsfahrzeuge noch weiter wie bisher den englischen Fischermann chikaniren. Denn Das es thatsächlich geschieht, nicht nur an der Westküste Dänemarks, sondern auch vor Island, beweist ein in der englischen Presse veröffentlichter Brief Herrn Doughty's an den Premierminister Salisbury. Der Schlusssatz des Schreibens lautet: „Wäre zur Zeit ein englisches Kanonenboot zur Stelle gewesen, das dänische hätte sich jedenfalls, Uebergriffe wie sie geschehen, nicht erlaubt.“

### Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgetheilt vom Reichsgerichtsrath Dr. Sievera.

6) Was ist port of Bremen? Der Dampfer „Hillbrock“ hatte nach den gezeichneten Konnossementen Baumwolle von den Vereinigten Staaten „to the port of Bremen, Germany“ zu befördern. Obwohl ihm sein Tiefgang die Auffahrt bis zur Stadt Bremen ermöglicht hätte, löschte der Dampfer seine Ladung in Bremerhaven. Einer der Empfänger belangte den Caventen der Rhoderei auf Ersatz der ihm hierdurch entstandenen Mehrkosten. Die Kammer für Handelssachen in Bremerhaven hat die Klage abgewiesen, das hanseatische Oberlandesgericht aber hat ihr stattgegeben und das Reichsgericht hat die Revision des Beklagten zurückgewiesen. Der Beklagte hatte geltend gemacht, dass der Dampfer das Recht gehabt habe, in Bremerhaven zu löschen, weil usancemässig unter dem port of Bremen sämtliche Hafen- und Löschplätze des Unterweser-Gebiets verstanden würden und der Schiffer daher, wenn ihm — wie es hier geschehen — nicht von allen Empfängern derselbe Löschplatz angewiesen werde, zur eigenen Auswahl befugt sei. Es ist indess angenommen worden, dass dem Wort-

sinn nach unter dem Hafen von Bremen jedenfalls nichts anderes verstanden werden könne, als der am Bestimmungsort selber befindliche Hafen. Als Bestimmungsort aber wird regelmässig und naturgemäss nicht ein Land oder ein Staat, sondern eine Stadt ausgemacht. Aus dem Umstande aber, dass Konnossemente bereits die gleiche Bestimmung enthielten, ehe noch die Vertiefung der Unterweser grösseren Seeschiffen die Auffahrt zur Stadt ermöglichte und ehe die Stadt einen für die transatlantische Fahrt ausreichenden Hafen besass, kann nichts für den Beklagten gefolgert werden. Denn auch damals hatte grundsätzlich jedes Schiff bis Bremen zu fahren und die lokale Gesetzgebung griff nur insofern ein, als die praktische Erfüllung dieser Verpflichtung ausserhalb des Bereichs der Möglichkeit lag. Damit stimmt auch die bremische Verordnung vom 29. October 1821 überein, die den Schiffer, dessen Konnossement auf Bremen lautet, verpflichtet, die Ladung mit seinem Schiffe an die Stadt zu liefern, sofern die Tiefe des Wassers es gestattet. Nicht zu billigen ist es allerdings, wenn das Oberlandesgericht die Behauptung, dass sich eine gegentheilige Usance gebildet habe, mit der Begründung zurückweist, dass eine solche Usance im Widerspruch mit dem Handelsgesetzbuche stehen würde. Aber aus den thatsächlichen Feststellungen des Oberlandesgerichts ergibt sich doch die Schlussfolgerung, dass eine gegentheilige Usance nicht bestehen kann, weil sie undenkbar ist. Sie würde sinn- und zweckwidrig sein und ein einfaches natürliches Verhältniss in unnatürlicher Weise umkehren. Preussische und oldenburgische Hafenplätze würden unter der Bezeichnung „Hafen von Bremen“ mitbegriffen sein. Die Uebung müsste sich im offenen Widerspruch gegen die bremischen Gesetze ausgebildet haben. Ohne bewusste Mitwirkung der bremischen Kaufmannschaft konnte sie nicht entstehen. Man müsste also annehmen, die Bremer Kaufleute hätten selbst dazu geholfen, ein zu ihrem Schutze erlassenes Gesetz zu beseitigen und die in ihrem Interesse ersonnene und ausgeführte Weser-Correction ihres praktischen Werthes zu entkleiden. Ein derartiges Verhalten ist undenkbar und steht mit aller Erfahrung des Lebens in Widerspruch.

Entsch. d. I. Civ.-Sen. v. 30. November in S. Addicks gegen Fadden, Zeroga & Co. Rep. I. 301/98.

7) Seeversicherung. Wesentlich unwahre Angaben eines auswärtigen Expedienten des Versicherten. Mit dem Dampfer „Bahrenfeld“ sollten 100 Ballen Tabak, die im Depot der Türkischen Tabak-Regie in Samsun lagerten, an den Kläger nach Hamburg verladen werden. Am 13. November 1896 wurden zunächst 77 Ballen an den Bruder und Expedienten des Klägers M. K. ausgeliefert, um in einem Leichter

an Bord des Dampfers gebracht zu werden. Als 20 Ballen auf den Dampfer übergeladen waren, musste mit der weiteren Ueberladung innegehalten werden, weil inzwischen ein heftiges Unwetter ausgebrochen war, bei welchem der noch im Leichter befindliche Tabak durch Seewasser und Regen nass und deshalb vom Schiffer des „Bahrenfeld“ zurückgewiesen wurde. Der Leichter suchte die Küste wieder zu gewinnen, schlug jedoch um und die Ladung fiel ins Meer. M. K., der an Bord des Dampfers geblieben war, ging erst am nächsten Morgen an Land, und sandte — angeblich noch ohne Kenntniss von dem Verluste der 57 Ballen — dem Kläger die Depesche: Chargées hier 100 balles sur Bahrenfeld; apurez dix mille francs. In Folge dieses Telegramms versicherte der Kläger am 16. November (der 15. war ein Sonntag) bei der beklagten Gesellschaft 100 Ballen Tabak von Samsun nach Hamburg, im durchstehenden Risiko von Speicher zu Speicher, zum Werthe von 10 000 Mark incl. imaginären Gewinn. Die Police verweist auf die allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen von 1867 und enthält die Klauseln: „Interesse erwiesen. Jeder Ballen eine Taxe, selbst im Schadensfalle, vorbehalten. Laut Depesche vom 16. November. Ohne Präjudiz, falls bereits abgegangen.“ Der Kläger forderte Ersatz für die 57 Ballen, die am 13. aus dem Leichter ins Meer gefallen und verloren gegangen waren. Die Klage ist in allen drei Instanzen abgewiesen worden, ohne dass es zu einer positiven Feststellung darüber gekommen wäre, ob M. K. bei Aufgabe der Depesche vom 14. wirklich noch keine Kenntniss vom Umschlagen des Leichters und vom Verluste der 57 Ballen gehabt hat, was die Beklagte bestritten hatte. Denn jedenfalls hat M. K. zur Zeit der Aufgabe der Depesche gewusst und vorsätzlich verschwiegen, dass die 57 Ballen schon im Leichter nass geworden und vom Kapitän des Dampfers zurückgewiesen waren. Die Anzeige dieses Umstandes aber würde hingewiesen haben, die Beklagte von der Versicherung dieser 57 Ballen abzuhalten. Daher muss schon diese Verschweigung abseiten des M. K. als eine arglistige Handlungsweise aufgefasst werden: M. K. wolle herbeiführen, dass der Kläger ohne Kenntniss von der eingetretenen Beschädigung die Versicherung mit der über den wahren Sachverhalt getäuschten Beklagten abschliessen könne. Dieser Dolus seines Expedienten aber schadet dem Kläger und muss zur Abweisung der Klage führen. Der Fall ist weder zwar durch das Handelsgesetzbuch noch durch die Allg. See-Versicher.-Beding. geregelt. Nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen aber muss angenommen werden, dass ein Kaufmann, der sich in seinem Geschäftsbetriebe für gewisse Zwecke der Dienste von Hilfspersonal bedient, einen zu seinen Gunsten geübten, für den Abschluss eines Versicherungsvertrages

kausal gewordenen Dolus einer solchen Hülfsperson sich entgegenhalten lassen muss, obgleich er selbst bei dem Vertragsschlusse in gutem Glauben sich befunden hat.

Entsch. d. I. Civ.-Sen. vom 17. Decembor in Sachen Khérian gegen Oberrhein. Versich.-Gesellsch. Rep. I. 349/98.

## Einige Mittheilungen über neuere Schiffsmaschinen und Schiffshülfsmaschinen.

von Ingenieur F. Roters, Hamburg.

Als der Schnelldampfer „Fürst Bismarck“ seine ersten Reisen gemacht hatte, glaubte man mit den 16000 Pf.-Kr., welche dessen Maschinen entwickeln, an der Grenze der Leistungsfähigkeit angekommen zu sein, weil man befürchtete, dass der Einfluss noch grösserer Massen, als sie hier schon in Bewegung gesetzt werden, derartige Vibrationen hervorrufen würde, dass weder die Schiffsverbände denselben auf die Dauer widerstehen, noch auch die Passagiere dieselben ertragen könnten. Es stellte sich in der Massenbewegung ein scheinbar unüberwindliches Hinderniss entgegen.

Bei den neuen Schnelldampfern der beiden grössten Dampfschiffahrtsgesellschaften Deutschlands und der Welt, der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt A.-G. und des Norddeutschen Lloyd sind trotzdem enorme Maschinenkräfte aufgespeichert, so bei dem „Kaiser Wilhelm der Grosse“ zwei Maschinen von zusammen 28000 Pf.-Kr. und bei dem neuen beim Stettiner Vulcan im Bau befindlichen Schnelldampfer der Hainburger Linie, der den Namen „Deutschland“ tragen soll, ist die Maschinenstärke auf 34000 Pf.-Kr. bemessen. Dass dieses möglich geworden ist und das scheinbar unüberwindliche Hinderniss nunmehr als vollständig überwunden betrachtet werden kann, ist dem deutschen Erfindergeiste zu danken.

Die Lösung dieses Problems ist Otto Schlick, Hamburg, mit seiner epochemachenden 4 kurbeligen Maschine in geradezu glänzender Weise gelungen. Es soll hier nicht umfassend auf diese Erfindung eingegangen werden, da erschöpfende Beschreibungen in der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure früher veröffentlicht wurden, auf welche verwiesen werden muss. Jedoch soll erwähnt werden, dass bei den Schlick'schen Maschinen die 4 Cylinder und Kurbeln so angeordnet sind, dass ein vollkommener oder doch nahezu vollkommener Ausgleich der vertikalen Massenbewegungen stattfindet. Man kann hier von einer epochemachenden Erfindung sprechen.

Der Stettiner Vulkan, dessen hervorragender Antheil an der Nutzbarmachung der Erfindung bekannt ist, hat sich, indem er bei dem „Kaiser Wilhelm der Grosse“ die Schlick'schen Maschinen gleich in grösstem Maassstabe anzuwenden unternahm, damit an die Spitze der Schiffswerften der ganzen Welt gestellt; der Erfolg mit diesem Schiffe war grossartig im weitesten Sinne des Wortes. Engländer und Amerikaner, die für uns in erster Linie in Betracht kommenden Kritiker, sind sich in ihrem Urtheil über diese Leistung des deutschen Schiffbaues einig, und die Engländer mögen des Neides darüber voll gewesen sein, dass eine Nation, die sie als Zögling auf diesem Gebiete zu betrachten gewohnt waren, sie in so glänzender Weise überflügelt hatte.

Von keiner Seite werden die Leistungen bei der Schiffsahrt aufmerksamer verfolgt, als von den Amerikanern. Die amerikanischen Zeitungen bringen fortlaufend Berichte über die Fahrten der grössten Schiffe und bei diesen ist immer

noch der „Kaiser Wilhelm der Grosse“ der Oceanflyer, dessen Record von beinahe 23 Seemeilen pro Stunde durchschnittlicher Oceanfahrt noch von keinem anderen Schiffe gebrochen wurde.

Man war bis vor Kurzem gewohnt, die Amerikaner als in Bezug auf Schiffbau in den Kinderschuhen stehend zu betrachten, indessen haben sie bei Gelegenheit des Krieges gegen Spanien bewiesen, dass sie im Besitz einer guten, selbstgebauten Flotte sind, die sie jetzt, ihrer neuen Aufgabe als Weltmacht gedenkend, gewaltig zu vergrössern bestrebt sind. Man weiss, dass die Amerikaner impulsive Leute und hervorragende Techniker sind, das haben sie auf dem Gebiete des Werkzeugmaschinenbaues, des Pumpenbaues etc. bewiesen, und während der deutsche Erfindergeist das Problem der grossen Schiffsmaschine löste, hat sich der amerikanische der Verbesserung derjenigen Maschinen zugewendet, welche in secundärer Linie bei den Schiffsmaschinen in Betracht kommen, und ist nach dieser Hinsicht nicht minder erfolgreich gewesen. Auf diese Erfolge wurde man in deutschen Schiffbaukreisen aufmerksam, als im Jahre 1895 bei Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals — des Kaiser Wilhelm-Kanals — die Amerikaner ihren Kreuzer „New-York“ zur Vertretung nach Kiel gesandt hatten.

Es handelt sich bei diesen Neuerungen in erster Linie um die Construction der Hülfpumpen, der Luftpumpen, Speisepumpen etc.

Während früher die sämmtlichen für den Betrieb erforderlichen Pumpen, als Luftpumpen, Lenzpumpen etc., möglichst mit der Hauptmaschine durch Balanciers verbunden waren, ist man schon seit Jahren selbst bei kleineren Maschinen davon zurückgekommen, die Speisepumpen und kleineren Pumpen mit der Hauptmaschine zu kuppeln; dann ging man aus praktischen Gründen dazu über, die Kühlwasserpumpen getrennt als Centrifugalpumpen aufzustellen, und seit einigen Jahren, nachdem namentlich in den Blakepumpen eine ebenso einfache als wirkungsvolle unabhängige Luftpumpenmaschine entstanden ist, verschwindet allmählich auch die angehängte Luftpumpe.

Für diese Trennung sprechen gewichtige Gründe, die schon früher erkannt worden sind und sowohl schon beim „Fürst Bismarck“ als bei mehreren neueren Kriegsschiffen der deutschen Marine die Aufstellung unabhängiger Luftpumpenmaschinen erforderlich gemacht haben. Diese Gründe sind im Allgemeinen die folgenden:

1. Nutzbarmachung der ganzen Maschinenkraft für die Fortbewegung.
2. Erhöhung der Manövrierfähigkeit.
3. Bessere Regulirung der Luftpumpenleistung.
4. Schaffung einer Luftpumpenreserve für die Nachbarmaschine bei Doppelschraubenschiffen.
5. Erhöhung des Nutzeffektes der ganzen Anlage.
6. Condensation des Abdampfes der Hülfsmaschinen während des Stillstandes der Hauptmaschinen.

Zu diesen 6 Punkten ist das folgende zu bemerken:

ad 1. Die Luftpumpenarbeit absorbiert je nach Grösse der Dampfmaschine bis 3% der Leistung. Wenn also die Luftpumpe nicht von der Hauptmaschine betrieben wird, so wird für die Propulsion dieser Betrag gewonnen, oder die Hauptmaschine kann eine entsprechende Verkleinerung erfahren.

ad 2. Es ist bekannt, dass eine Maschine und namentlich eine grosse unter Vacuum besser und schneller manövriert, als eine solche ohne Vacuum, und nur mit einer selbstständigen Luftpumpenmaschine steht zu jeder Zeit ein beliebiges Vacuum zur Verfügung.

ad 3. Man weiss, dass in den meisten Fällen die Luftpumpen aus Vorsichtsrücksichten reichlich gross bemessen werden, so dass das Vacuum bei gut dichtenden Kolben und



Ventilen höher wird, als mit Rücksicht auf die Temperatur des Speisewassers erwünscht erscheint. Andererseits ist eine Erhöhung des Vacuums bei mangelhafter Beschaffenheit der Dichtungen, sowie auch bei zu kleiner Luftpumpe ausgeschlossen. Es liegt an der Hand, dass man mit einer selbsttätigen Luftpumpe durch Regulieren der Umdrehungen ein beliebiges Vacuum erzeugen kann.

ad 4. Bei Doppelschraubenschiffen ist die Möglichkeit gegeben, im Falle des Versagens der einen Luftpumpenmaschine die andere für beide Hauptmaschinen in Funktion treten zu lassen, indem bei Erhöhung der Hubzahl ein Vacuum von beliebiger Grösse erzielt werden kann. Das ist ein Umstand von ganz erheblicher Bedeutung.

ad 5. Der Nutzeffekt der Anlage wird dadurch erhöht, dass man es bei unabhängigen Luftpumpenmaschinen in der Hand hat, die gewünschte Leistung bei minimalem Kraftbedarf zu erzielen, während bei angehängten Pumpen die Leistung nicht nur vom Vacuum sondern auch von der Hubzahl der Hauptmaschine abhängt. Der Kraftbedarf bei angehängten Luftpumpen ist aber immer grösser, als erforderlich, einmal, weil diese Pumpen meistens zu gross sind, zweitens, weil erfahrungsgemäss Luftpumpen bei geringerer Hubzahl wesentlich grösseren Nutzeffekt haben, als bei grösserer Hubzahl.

ad 6. Bei dem ausgedehnten Hilfsmaschinenbetrieb für elektrische Beleuchtung, Dampfheizung etc. ist es wünschenswert, wenn nicht erforderlich, den Dampf zu beseitigen und zu condensiren, wofür event. eine besondere Anlage vorgesehen werden müsste.

Da neuerdings auch in Deutschland die Luftpumpen, Speisepumpen etc. der Geo. F. Blake & Co., New-York (Blake-Pumpen-Compagnie in Hamburg) vielfach zur Anwendung kommen, so wollen wir in Nachfolgendem einige dieser Blake-Pumpen beschreiben.

Das untenstehende Bild zeigt eine Blake-Marine-Luftpumpe, wie sie auf dem „Kaiser Wilhelm der Grosse“ zur Verwendung gekommen ist. Die Dimensionen derselben sind die folgenden:

2 doppeltwirkende Dampfzylinder	460 mm Dm.
2 einfachwirkende Luftpumpenzylinder	1120 mm Dm.
Kolbenhub	610 mm

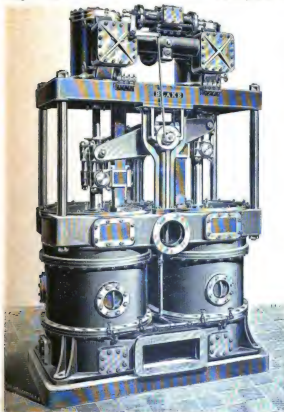
Die ganze Höhe der Maschine ist 4,2 m und die Grundfläche  $2,7 \times 1,4$  m.

Diese 2 Maschinen sind für je 14 000 Pferdekraft bestimmt und erzeugen ein Vacuum von 0,9 Atmosphären bei ca. 15 Doppelhuben pro Minute und jede Maschine ist im Stande bei etwa 25 Doppelhuben pro Minute den gesamten Abdampf der beiden grossen Maschinen von 28 000 Pferdekraft zu condensiren und ein Vacuum von 28 Atmosphären zu erzeugen.

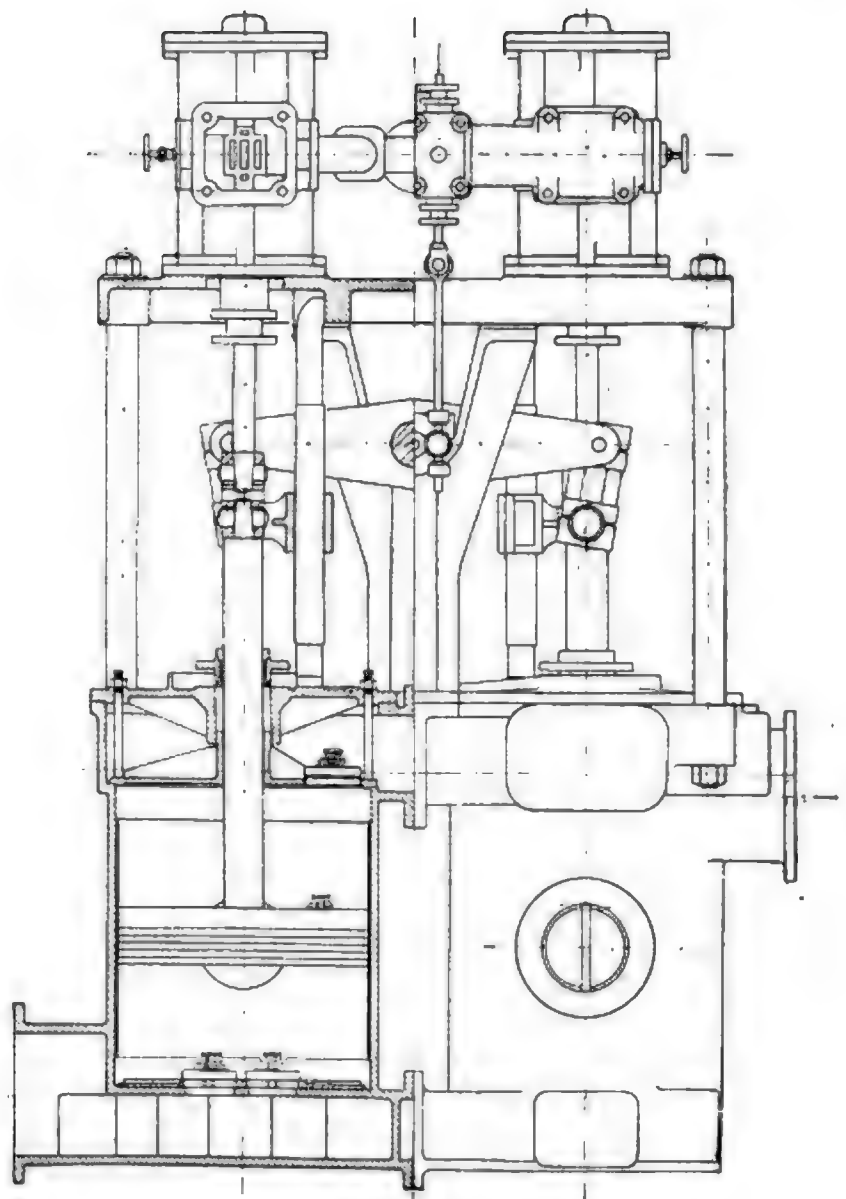
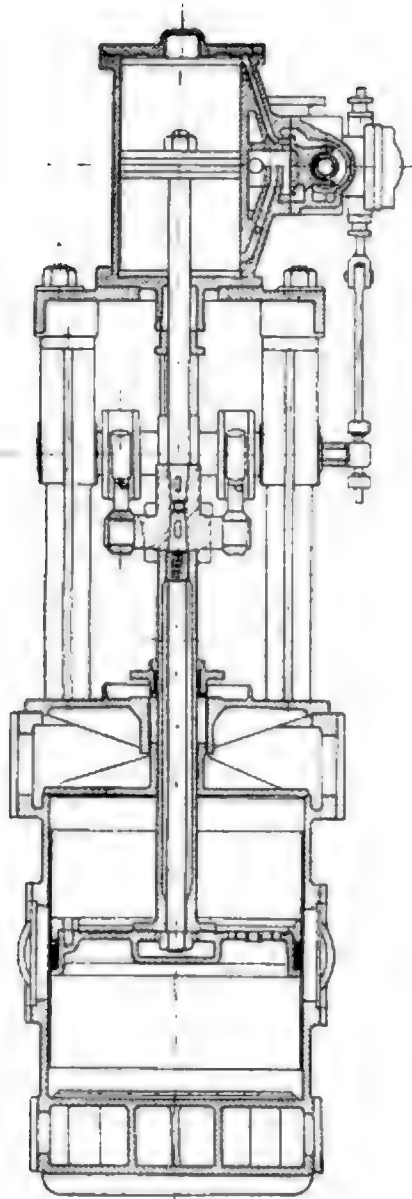
Diese Blake-Marine-Luftpumpen sind sogenannte direct wirkende Pumpenmaschinen, d. h. die Uebertragung der Dampfkolbenarbeit auf die Luftpumpen geschieht ohne Uebertragungsmechanismus, also ohne Kurbel und Pleuelstangen. Allerdings geschieht das auch bei den früheren Luftpumpenmaschinen direct, doch war bei diesen wegen der Ausnützung des Kolbenhubes die Einschaltung von Kurbelmechanismen unerlässlich. Der Balancier bei der directwirkenden Luftpumpe dient nur zum Ausgleich der Bewegungen und der Kräfte, um Gleichmässigkeit zu schaffen. (Blake bauen auch Marine-Luftpumpen mit 1 Dampfzylinder und 2 Luftpumpen, jedoch nur für kleinere Ausführungen.)

Diese Construction darf nicht — nämlich wegen der Doppelseitigkeit — mit der sogenannten Duplexpumpenform verwechselt werden, bei welchen die Steuerung des einen Cylinders von der Pleuelstange des Nachbarzylinders gesteuert wird, denn bei diesen arbeiten die Pumpen in Abständen (einem Kurbelmechanismus von 90°) vergleichbar und nicht gleichzeitig. Diese Luftpumpenconstruction wurde vielmehr erst möglich nach Anwendung der sogenannten Simplexsteuerung. Bei der Simplexsteuerung ist nur ein Dampfzylinder vorhanden und die Umsteuerung des Dampfschiebers wird durch einen kleinen Hilfskolben bewirkt.

Die Bedingung für die Brauchbarkeit liegt aber darin, dass die Steuerung es ermöglichen muss, den ganzen Kolbenhub auszunützen, dass davon ist bekanntlich der Nutzeffekt einer Luftpumpe abhängig. Diese Bedingung wird von der Blake-Simplex-Steuerung erfüllt.



Marine-Luftpumpe.



Blake-Marine Luftpumpe, Schnittzeichnung. (D.-R.P.)

Die Schnittzeichnung zeigt, dass der Hülfszylinder quer zu den Dampfzylinder angeordnet ist. Bei der älteren Ausführung ist ein besonderer kleiner Hülfschieber vorhanden, der seine Bewegung am Ende des Hubes von der Balancierwelle erhält und in diesem Moment den Dampf für den Hülfskolben umsteuert. Die Hülfskolbenbewegung wird durch einen Hebelmechanismus auf die Hauptschieber übertragen. Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass die Umsteuerung der Hauptschieber ganz am Ende des Hubes erfolgt, die Schieber haben also während des ganzen Hubes voll geöffnet. Die Hublänge kann mittelst an der Schieberstange befindlicher Stellringe genau eingestellt werden.

(Schluss folgt.)

## Schiffbau.

**Bremer Vulcan.** In der im Februar abgehaltenen Generalversammlung wurden der Geschäftsbericht für 1898 und die Vertheilung der vorgeschlagenen Dividende von 12 % genehmigt. Ebenso die Ausgabe von 500 000  $\mathcal{M}$  neuen Aktien (auf je vier alte eine neue), welche die Besitzer der alten Aktien beziehen können. Dem erstatteten Geschäftsberichte entnehmen wir das Folgende: Nach Ausweis des Rechnungsabschlusses wurde ein Brutto-Überschuss von 422,059  $\mathcal{M}$  erzielt, so dass nach Abzug der reichlich bemessenen Abschreibungen in Höhe von

131 714  $\mathcal{M}$  und nach Gründung eines Special-Reservefonds in Höhe von 20 000  $\mathcal{M}$ , ein Reingewinn von 270 345  $\mathcal{M}$  verbleibt, welchen wir wie folgt zu verwenden vorschlagen: 5 % Dividende 100 000  $\mathcal{M}$ , statutenmässige Tantièmes an den Aufsichtsrath 28 273  $\mathcal{M}$ , 7 % Superdividende 140 000  $\mathcal{M}$ , Vortrag auf 1899 2072  $\mathcal{M}$ , zusammen 270 345,85  $\mathcal{M}$ . Während des ganzen Jahres waren wir in sämtlichen Werkstätten voll beschäftigt und unser Umsatz war bedeutend höher als im vorigen Jahre. Der Ausbau und die Vergrößerung unserer Werkstätten waren im Monat Juni beendet, und es bewährten sich die neuen Werkstätten, sowie die maschinellen Einrichtungen ausgezeichnet. Es wurden neu gebaut eine zweite Maschinenmontagewerkstatt mit einem Laufkran von ca. 60 Tonnen Tragkraft und completer maschineller Einrichtung, eine Schlosserei speciell für Schiffsbauzwecke mit allen nöthigen Werkzeugmaschinen und diverse grössere Arbeitsmaschinen und Winden für den Bau von grossen Seedampfern.

Am Sonntag, den 10. Februar, hat in Berlin eine Versammlung von Schiffbauern, Ingenieuren, Rhedern und ähnlichen dem Schiffbau näherstehenden Personen getagt. Es handelte sich um die Bildung eines Schiffbautechnischen Verbandes, für dessen Zustandekommen folgende in einem aus Hamburg datirten Einladungsschreiben Gründen formuliert sind: „Seitdem sich der deutsche Schiffbau in moderner Form zu regen begonnen hat, ist etwa ein viertel Jahrhundert ver-

gangen. In dieser verhältnissmässig kurzen Zeit ist es ihm jedoch gelungen, sich den übrigen Zweigen der Technik gegenüber eine angesehene und Achtung gebietende Stellung zu erwerben, eine Stellung, deren Höhe selbst das Urtheil des Auslandes anerkennt. Noch fehlt indessen dem deutschen Schiffbau und seinen ausübenden Vertretern ein fachwissenschaftlicher Sammelpunkt, wie solcher bei anderen Abtheilungen unserer Technik vorhanden ist, und wie er dem Schiffbau in ausserdeutschen Ländern Förderung und Ansehen verleiht. Es sei nur hingewiesen auf die „Institution of naval architects“ in England und North East Coast Institution in Schottland, die „Association technique maritime“ in Frankreich u. a. m., und jeder Kenner der betreffenden Verhältnisse wird zugeben, dass diese Vereinigungen Bedeutendes zur Entwicklung und Belebung heimischer Fachwissenschaft beigetragen haben. Dem deutschen Schiffbauingenieur fehlt noch zur Zeit eine Einrichtung ähnlicher Art; er ist nicht in der Lage, mit seinen Kollegen fachlichen Gedankenaustausch in Wort und Schrift öffentlich zu pflegen, sondern er ist fast ausschliesslich darauf angewiesen, wissenschaftliche Anregungen vom Auslande zu erhalten, und oft genug werden ihm dieselben noch durch Sprachschwierigkeiten erschwert, wenn nicht gänzlich vorenthalten. Dieser Mangel, seit langen Jahren bereits erkannt, macht sich bei dem erfreulichen Aufschwunge der deutschen Schiffbauindustrie immer fühlbarer, und es dürfte an der Zeit sein, denselben ein Ende zu machen. Der Umfang der am Schiffbau betheiligten Kreise ist heute in Deutschland ein so grosser, dass es keine Schwierigkeiten bieten würde, einen lebensfähigen Verband zu bilden, welcher für unsere Schiffbauindustrie in ähnlicher Weise zur wissenschaftlichen Belebung und Förderung dienen könnte, wie die oben genannten ausländischen Vereinigungen für die ihrigen.“ Das Resultat dieser ersten Zusammenkunft war, eine eigentliche constituirende Versammlung zum 23. Mai in Berlin festzustellen. Es wurde zur Vorbereitung ein Arbeitsausschuss niedergesetzt, bestehend aus den Herren Busley (Schichau), Langner (Admiralität), Woermann (Hamburg), Zimmermann (Stettiner Vulcan), Seidler (Hamburger Schiffsbauerschule).

W. Z.

## Vermischtes.

**Fluss- und See-Verkehr über Stettin.** In diesem gelinden Winter ist die Seeschifffahrt fast ganz eisfrei geblieben, nur vom 8. bis 11. Februar war auf dem Haff die Thätigkeit der Eisbrecher erforderlich, sogar Segelschiffe sind den ganzen Winter hindurch vereinzelt ein- und ausgelaufen. Die Flussschifffahrt ruhte seit December vollständig, obwohl auch diese nur kurz vorübergehend durch Eis behindert war, aber Winterbetrieb auf der Oder ist für die Schifffahrt gar zu unlohnend und bedenklich, das liegt in den natürlichen Verhältnissen begründet und ausserdem fehlt es im Winter auch an Ladung für sie. Einzelne Reisen berg- und thalwärts zwischen Stettin und Frankfurt a. O., Breslau wurden im Februar schon ausgeführt und wenn der neuerdings eingetretene leichte Frost ohne Eishindernisse vorübergeht, wird die Schleppschifffahrt zwischen Stettin und Breslau/Cosel von allen Rhedereien noch in dieser Woche voll aufgenommen, da auch oberhalb Breslau die Wehre dieser Tage wieder aufgerichtet werden. Im Finow-Kanal werden die Schleusen am 1. März wieder gezogen und ist dann die Schifffahrt mit Berlin und der Elbe sofort im Gange. In Hinblick auf die Wiedereröffnung der Flussschifffahrt, welche den Seeverkehr hauptsächlich mit Ladung versorgt, rüsten sich, so berichtet uns der Spediteur-Verein Herrmann & Theilnehmer aus Stettin, alle Dampferlinien seewärts den winterlich eingeschränkten Betrieb in vollem Umfange wieder aufzunehmen und nur mit den nördlichen russischen, den finländischen und den nördlichen schwedischen

Häfen, welche sogar in diesem Winter zugefroren sind, kommen die Verbindungen erst später wieder in Gang, je nachdem jene Häfen eisfrei werden. Der Massen-Verkehr in Sonderdampfern wird ebenfalls ohne weiteren Vorzug allseitig wieder in Angriff genommen. Die Segelschifffahrt wird alter Gewohnheit gemäss wohl nur langsam sich von Neuem entwickeln. Da ein ernstlicher Winter wohl nicht mehr befürchtet zu werden braucht, so empfehlen wir, soweit noch nicht geschehen, Dispositionen zur Wiederaufnahme aller Abladungen seewärts ein- und ausgehend über Stettin nunmehr unvorzüglich zu treffen. Der neue Hafen in Stettin (Freibeizirk) hat die anfänglichen Schwierigkeiten im Betriebe zollamtlicherseits noch nicht überwunden und dient deshalb fast nur zum Entlöschten von Seeschiffen, fast noch gar nicht zum Laden, aber es ist zu hoffen, dass die Regierung die erforderlichen Erleichterungen in den Zollformalitäten bald gewährt und die neue Einrichtung dann ihren befruchtenden Einfluss auf den Verkehr nicht verfehlen wird.

## Kleine Mittheilungen.

Der Aufsichtsrath der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffshederei A.-G. hat beschlossen, der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 16 % für 1898 vorzuschlagen.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 1. März. Eingegangen: von der Seebürosgenossenschaft die Mittheilung, dass die beantragte Einrichtung einer Wittwen- und Waisen-Kasse seitens der Reichstagskommission mit allen gegen zwei Stimmen befürwortet ist; von derselben Adresse die Abschrift eines Briefes an den Verein Deutscher Seesteuerleute von Ad. Seefeld, dem ersten Steuermann des Seglers „Margrotha“, folgenden Inhalts: „Im Besitze Ihres Geehrten . . . theile ich mit, heute vor dem Konsulate zu Portland die folgende Erklärung freiwillig abgegeben zu haben: „Ich erkläre hiernit, dass meine Anklagen gegen den Kapitän W. Rasch, die ich sowohl bei dem K. Konsulat in Guaymas als auch dem Generalkonsulate in San Francisco, Cal., vorgebracht habe, voreilige und unbegründete gewesen sind, wie auch die von mir an Sie gemachten Aeusserungen gegen Herrn Kapitän W. Rasch.“ Nach Erledigung der Eingänge, gedenkt der Vorsitzende der vielen auf See infolge des schweren Wetters passirten Unglücksfälle, unter denen einer, der der „Bulgaria“, entgegen der ersten Vermuthung in glücklicher Weise geendet hat, während über viele andere bisher sehr besorgniserregende Mittheilungen eingegangen sind, so hinsichtlich der „Moravia“ und „Minister Maybach“. In Anbetracht der freudigen Stimmung, welche die Nachricht von der Ankunft der „Bulgaria“, also der Rettung ihrer Besatzung, in Seemannskreisen hervorgerufen, beantragt der Vorsitzende, der Rhederei des Schiffes, der Hamburg-Amerika Linie, eine Glückwunschartrede zu übersenden. Sowohl dieser Antrag als der, den Führer der „Pretoria“, Kapt. Karlowa, für seine glückliche Ankunft in Plymouth telegraphisch zu beglückwünschen, findet grosse Zustimmung. Die Depesche an Herrn Kapitän Karlowa lautet: „Die heutige Versammlung Deutscher Seeschiffer zu Hamburg beglückwünscht Sie zur glücklichen Ankunft im Hafen, welchen Sie trotz vorher erlittener Havarie dank Ihrer Umsicht und Tüchtigkeit erreicht haben.“ Hierauf werden noch verschiedene wichtige interne Angelegenheiten zur Zufriedenheit erledigt und die Versammlung geschlossen.



### Verein Deutscher Seesauerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 23. Februar sehr gut besuchten Versammlung, welche unter der Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurden zunächst 3 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen waren zu verzeichnen: Schreiben von der Sociedad cosmopolita de capitanes — Valparaiso, solches vom Klub „Eintracht“, Hongkong, Danksagung der Wittve eines verstorbenen Mitgliedes für Uebersendung einer Wittwenunterstützung, Zuschriften von Mitgliedern von Sulina, Charleston, Werdau und hier, die Austrittserklärung eines Herrn. Ferner war, durch Vermittelung der Rhederei des Schiffes „Margretha“, ein Schreiben von dem 1. Steuermann desselben beim Vereine eingegangen, in welchem derselbe die seiner Zeit gegen den Kapitän des Schiffes erhobenen Anklagen als voreilige und unbegründete erklärt. Da nun aber von dem 2. Steuermann der „Margretha“ kürzlich in einem Briefe an einen Bekannten sämtliche, vom 1. Steuermann gemachten Aeusserungen und Anklagen bestätigt und aufrecht erhalten werden, so beschloss die Versammlung, der Verein solle sich bis auf Weiteres abwartend in dieser Angelegenheit verhalten. Nachdem sodann noch einige Artikel betr. „Zulassung zur Führung von Hochseefischereifahrzeugen in kleiner und in der Islandfahrt“, sowie eine Eingabe vom Verein Hamburger Rheder an den Reichskanzler, betr. „Desertionen deutscher Seeleute im Auslande“, verlesen und besprochen waren, wurde die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 1. März 1899.

Der Frachtenmarkt für Segelschiffe ist unverändert und haben wir über die folgenden Abschlüsse der letzten Woche zu berichten wie folgt:

„Argonne“, Sharpness/Sydney, 15/— per T. Salz.  
 „Arctic Stream“, Antwerpen/San Francisco, 17/3 p. T. dw.  
 „Wilhelmine“, Newcastle/N. S. W./Westküste S. A. u. zurück, 42/6, minus 1/3 direct.  
 „Selkirkshire“, London/Rockhampton, 35/—.  
 „Prince Robert“, Glasgow/Rio, 14/—.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 17. Februar 1899.

Durch das ungewöhnlich schlechte Wetter letzter Woche und länger, ist naturgemäss das Geschäft im ganzen Lande erheblich beschränkt. Mit Ausnahme einiger Nachfrage nach Portugal, dienen abgeschlossene Getreidecharter hauptsächlich zum Decken früherer Verkäufe. Unser Markt leidet scheinbar unter dem Druck erfolgloser Konkurrenz gegen Angebote von La Plata und anderen abgelegenen Centren. Für andere Waarengattungen als Getreide, ist der Bedarf nach Dampfern sehr gering; zum Glück nimmt der Umfang „offener“ Räume beträchtlich ab, sodass die erste Wiederkehr einer erhöhten Nachfrage einen allgemeinen Frachtaufschwung zur Folge haben wird. Berth-Frachten sind gegenwärtig sehr gering. Eine Folge der sehr ungünstigen Witterung im Süden ist der Umstand, dass Phosphate-Verschiffer verschiedentlich ihren Ablieferungstermin nicht einhalten konnten, da eine Verschiffung nicht möglich war. — Segeltonnage wird fortgesetzt sehr gewünscht; nur der Mangel passender Räume ist der Grund, wenn der Markt nicht lebhaft ist. Raten bleiben konsequent fest, mit guten Chancen einer Steigung, die einzige Ausnahme bildet die Verschiffung von Petroleum in Fässern nach Europa, so dass Petroleumtrader, nachdem sie längere Zeit beschäftigungslos im Hafen gelegen, Frachten zu sehr niedrigen Raten nach Portishead oder London acceptiren. Frachten für Petroleum in Kisten nach dem Osten zeigen andererseits einen leichten Aufschwung.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	1 1/4 d	10/	7/6	10/
London,	2 1/4 d	15/	10/	12/6
Glasgow,	2 1/4 d	17/6	10/	15/
Bristol	3d	18/9	10/	17/6
Hull	3d	17/6	15/	17/6
Loith	3 1/4 d	20/	15/	17/6
Newcastle	3d	22/6	15/	15a17/6
Hamburg	35 s	20c.	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	7c.	20 cts.	18 cts.	12a16c.
Amsterdam	7c.	20 cts.	18 cts.	12a16c.
Kopenhagen	2/6	18/9	17/6	25/
Bordeaux	3/	32 1/2 cts.	27 1/2 c.	8 8
Antwerpen	2d	18/9	12/6	17/6
Bremen	40 s	24c.	18c.	12c.
Marseille	3/9	22/6	17/6	22/6a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 16 c. — Hamburg 25 c. — Rotterdam 28 c. — Amsterdam 28c. — Kopenhagen 1 1/2 d — Antwerpen 21 c. — Bremen 25 c. —

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	3/1 1/2	3/1 1/2	2/7 1/2	2/9
Raff. Petrol. p. Segel	....	....	2/4 1/2 a3/6	....
				25c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	....	....	....	....
Raff. Petrol. per Segel	22c.	20c.	15c.	23c.

## Büchersaal.

**Schlaglichter auf das Mittelmeer** von Otto Wachs (Major a. D.), Verlag von E. S. Mittler & Sohn, königliche Hofbuchhandlung, Berlin SW, Kochstrasse 68 — 71. Preis 2,50 M.

„Schlaglichter auf das Mittelmeer“ betitelt sich eine von Major a. D. Otto Wachs herausgegebene Schrift, welche das Mittelmeer besonders auch einer militärischen Betrachtung unterwirft, bei der vor Allem auch das maritime Moment hervortritt. Die Schrift wird, da sie auch die weltgeschichtlichen Ereignisse berührt, die sich auf dem Meere selbst wie auf den umrandenden Ländern abgespielt haben, mit Interesse gelesen werden, denn das Mittelmeer ist infolge seiner geographischen Verhältnisse nicht bloss ein geschichtliches Meer geworden, sondern es ist das geschichtliche Meer, an dessen Ufern die Schicksale der Menschheit entschieden sind und noch immer entschieden werden. Friedlich und feindlich rangen hier hellenische Kultur und Freiheit mit asiatischer Brutalität und Knechtschaft, Gräco-Italiener standen gegen Semiten, Christenthum gegen Heidenthum, und das Kreuz gegen den Halbmond. „An keinem Punkte der Erde ist mehr Wechsel der Macht und unter geistigem Einfluss mehr Wechsel eines bewegten Lebens gewesen“, sagt Alexander v. Humboldt. „als auf diesem Markte der alten Geschichte.“ In der Neuzeit hat das Mittelmeer durch den Suezkanal, welcher das Binnen-gewässer mit allen Oceanen und der gesamten Erdoberfläche in unmittelbare Verbindung gebracht hat, an Wichtigkeit derart gewonnen, dass Alles, was auf ihm und an ihm sich ereignet, alle civilisirten Staaten in Mitleidenschaft zieht. Unter solcher Betrachtung gewinnt die vorliegende Schrift erhöhtes Interesse. Die einzelnen Abschnitte: Die Meerenge von Gibraltar — Die Seepässe zwischen dem Mittelmeer und dem Pontus — Die Thore zwischen den beiden Mittelmeer-Becken — Das östliche Mittelmeer-Becken — Der Pontus — lassen die militärischen und maritimen Gesichtspunkte überall hervortreten. Namentlich das Schlusskapitel „Rückschau und Um-

schau", welches die Gestaltung der Dinge in der Neuzeit und die derzeitigen politischen, commerciellen und strategischen Verhältnisse eingehend erörtert und wichtige Lehren auch für unser Volk daraus zieht, wird die lebhafteste Beachtung aller Kreise finden, denen Deutschlands Weltstellung am Herzen liegt.

**Nautische, astronomische, logarithmische und meteorologische Tafeln von Dr. C. Behrmann, Eisfleth. Kommissions-Verlag von G. Kunkel, Eisfleth.**

Von diesem in Schifffahrtskreisen wohlbekannten und geschätzten Tafelwerk ist soeben die dritte Auflage erschienen. Dieselbe ist nicht einfach ein Abdruck der früheren Auflagen, sondern ist um eine Reihe wichtiger Tafeln vermehrt worden, die sich als wertvolle Hülfe bei der Bestimmung des Schiffs-ortes erweisen werden. Besonders bemerkenswerth ist es, dass auch die bekannten Perrin'schen Tafeln für die Pagel'sche Berichtigung Aufnahme gefunden haben. Die vielseitige Verwendbarkeit dieser Tafeln in der nautischen Astronomie, speciell in der Methode der Standlinien ist bekannt und rechtfertigt die Aufnahme in eine nautische Tafelsammlung um so mehr, als sich diese Tafeln gleichzeitig als bequeme Zeit-Azimuth-Tafel verwenden lassen. Diese Tafeln sind ähnlich angeordnet wie die inhaltlich gleiche ABC-Tafel von Lecky, nur mit dem Unterschiede, dass Tafel III (die der Lecky'schen Tafel C entspricht) als Eingänge die Breite des Beobachtungs-ortes (im Kopf) und die Pagel'sche Berichtigung (am Rande) hat, während Lecky als Eingänge Breite und Azimuth hat. Die Behrmann'sche Anordnung der Tafel erleichtert das Aufschlagen des Azimuths und verdient daher auf alle Fälle den Vorzug vor der Lecky'schen. Dass der Herr Verfasser die Lecky'sche geschmacklose Bezeichnung ABC-Tafel nicht acceptirt hat, ist nur anzuerkennen. Durch diese Tafel hat das Werk eine Bereicherung erfahren, deren sich vorläufig kein anderes nautisches Tafelwerk rühmen kann. Es ist aber lebhaft zu wünschen, dass diesem Vorgange alle Herausgeber grösserer nautischer Tafelsammlungen folgen werden.

Neu aufgenommen sind ferner die Tafeln 21, 22, 24, 27, 34, 58, 59, dagegen sind die Tafeln der Abweichung der Sonne, der Zeitgleichung und der Geraden Aufsteigung der mittleren Sonne in Wegfall gekommen, was ganz unbedenklich ist, da sie doch wohl kaum jemals gebraucht werden. Als einzige Aenderung in den Logarithmentafeln ist zu erwähnen, dass bei den Logarithmen des Semiversus der Winkel ausser in Zeitmaass auch in Bogenmaass angegeben ist. Da hierdurch die Tafel an Uebersichtlichkeit nicht verloren hat, so ist auch dieser Zusatz zu begrüssen. Die Ausstattung des Buches, Papier und Druck — für ein vielgebrauchtes Tafelwerk wichtige Dinge — lässt nichts zu wünschen übrig. F.

## Sprechsal.

(Eingesandt.)

### Eine Idee über die Aenderung der Lichterführung auf Dampfern.

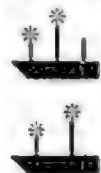
Nach den Erfahrungen der letzten Jahre ist es wohl anzunehmen, dass in absehbarer Zeit die Segelschifffahrt auf See, nur von Dampfschiffen ausgeführt werden wird. Die Segelschifffahrt liegt in den letzten Zügen, und wird nach langsamem aber sicheren Hinsiechen so allmählig das Zeitliche segnen. Und wenn auch noch immer einzelne Fragmente vorhanden bleiben, so werden diese wohl nur einen ganz unbedeutenden Bruchtheil sämtlicher Seeschiffe ausmachen, und nur noch in der Küstenfahrt ihr nicht beneidenswerthes Schicksal kümmerlich fristen können, denn das völlige Aussterben dieser Berufsthätigkeit ist trotz Allem doch noch nicht abzusehen. Dass aber die Segelschifffahrt noch einmal in ihrem früheren Glanze aufblühen wird, diese Annahme gehört doch sicher in das Reich der Träume!

Die Anordnungen über die Lichterführung auf Seeschiffen bei Nacht müssen also füglich für Segelschiffe aufrecht erhalten bleiben. Dagegen empfiehlt sich für Dampfschiffe eine Vereinfachung der Lichterführung bei Nacht — nach meinen Dafürhalten durchaus — und zwar aus folgenden Gründen:

Es ist eine unbestreitbare Thatsache, dass die jetzt geführten Seitenlichter, grün und roth, nicht immer in nöthiger Entfernung deutlich gesehen und erkannt worden sind, was durch mehrfache Kollisionsfälle wohl als bewiesen erachtet werden kann. Ihr niedriger Standpunkt, das Gieren der Schiffe — welches unvermeidlich — erzeugen Täuschungen in der Beurtheilung der Lage des entgegenkommenden Schiffes, von der vorherrschenden schwereren Durchsichtigkeit der Luft in geringer Entfernung von dem Meere, ganz abgesehen! Die Erfahrung bestätigt ferner, dass, je mehr Signale, desto mehr Verwirrung entsteht; wenn also in dieser Beziehung eine Vereinfachung zu erreichen möglich, so ist die Sache wohl nicht ohne genügende Prüfung so ohne Weiteres von der Hand zu weisen.

Meine Idee ist nun folgende:

Die grünen und rothen Seitenlichter, sowie das weisse Toplicht, welche Dampfer jetzt führen müssen, können durch 2 andere Lichter — weiss oder hellroth — je eins an der Mastspitze, oder doch so hoch als zugänglich, und zwar mit Vortheil in der Beurtheilung der Lage des entgegenkommenden



Dampfers ersetzt werden. Wohl alle Seedampfer führen 2 Masten, von denen der vordere bedeutend niedriger als der zweite, und sind 3 Masten vorhanden, so ist das auch kein Fehler, da der dritte nicht in Betracht kommt; ist aber nur ein Mast vorhanden, so ist der zweite ohne erhebliche Kosten leicht einzusetzen (siehe Fig.). Wird hier von vorne herein der Einwand erhoben, dass das Anbringen der Laterne an der Mastspitze der Gefahr des Zerschlagenwerdens in Folge starker

Bewegung des Schiffes, ausgesetzt ist, so dürfte dieser Gefahr mit geeigneter Vorrichtung wohl begegnet werden können; ebenso das leichtere Verlöschen der Lichter in der Laterne durch starken Zug. Mir scheint die Sache nicht unausführbar, und auch wichtig genug, sie nicht mit kleinlichen Einwänden und Festhalten an dem Bisherigen so ohne Weiteres zurückzuweisen, vielmehr nothwendig sie gründlich zu prüfen.

In Nachstehendem will ich nun versuchen, die verschiedenen Lagen eines entgegenkommenden Dampfers berücksichtigend, I. das nothwendige Manöveriren dabei nach meinen Gedanken auszuführen:

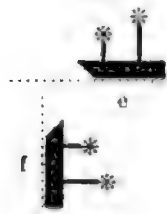


1. Kommen 2 Dampfer in gerade entgegengesetzter Richtung einander nahe, so sehen sie von einander die beiden Lichter an den Mastspitzen über einander in vertikaler Richtung. Hier ist keine Gefahr, und das Ausweichen für beide Theile sehr leicht, wenn beide ihr Ruder Backbord legen (was angeordnet werden muss), also einander an Backbordseite passiren.



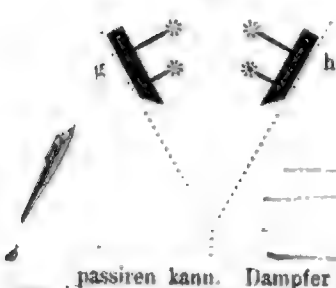
2. Hier sieht der Dampfer (c) das niedere Licht links von dem höheren des Dampfers (d), dieser aber das niedere Licht des Dampfers (c) rechts von dem höheren des Dampfers (c). Der Kurs resp. die Lage der Schiffe ist also festgestellt, und empfiehlt es sich, dass (d) nach Backbord ausweicht und hinter (c) herumfährt, während (c) seinen Kurs beibehält. Dass (c) nach Steuerbord ausweichen und hinten um (d) herumfahren soll, ist nicht rathsam, namentlich bei kleinerer Entfernung. Bei grösserer Entfernung von einander ist eine Gefahr des Zusammenstossens wohl ganz ausgeschlossen.

III.



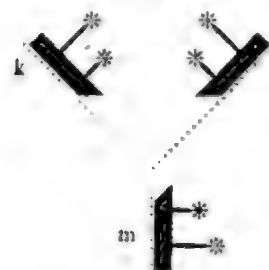
nach Backbord ausweichen und um (f) hinten herumfahren soll. Die Entfernung ist auch hier entscheidend.

IV.



passiren kann. Dampfer (g) hält dann seinen Kurs fest.

V.



Stände (p) auch mehr rechts oder links so würde dadurch die Gefahr für ihn nicht verringert werden, also stoppen und abwarten.

Audere Stellung zweier oder dreier Dampfer beim Begegnen ist kaum zu denken. Ein etwaiges Auflaufen von hinten kann bei einiger Aufmerksamkeit doch keine Gefahr des Zusammenstosses bringen.

Ein Segelschiff wird die hier proponirte Lichterführung an

3. Hier liegt die Sache ähnlich wie in (II.), Dampfer (e) sieht das niedere Licht von Dampfer (f) rechts von dem höheren, dieser aber das niedere Licht von Dampfer (e) links von dem höheren. Dampfer (f) muss nach Steuerbord ausweichen und hinten um (e) herumfahren. Auch hier ist es nicht ratsam, dass Dampfer (e)

4. Hier sieht Dampfer (g) das niedere Licht von Dampfer (h) rechts von dem höheren und Dampfer (h) das niedere Licht von Dampfer (g) links von dem höheren. Wer soll nun hier ausweichen? Es empfiehlt sich, dem Dampfer das Ausweichen zu octroiren, welcher durch Backbordlegen seines Ruders den anderen Dampfer hinten herum-

In 5. liegt die Sache ganz so, wie in 4. für die Dampfer (i und k), nur in Bezug auf Dampfer (m) ist noch etwas zu sagen. Da Dampfer (k) von Dampfer (m) das niedere Licht links von dem höheren sieht, so muss er nach Steuerbord ausweichen und hinten um (m) herumfahren. Dasselbe wird (m) in Bezug auf (i) thun müssen.

6. Die beiden Dampfer (n und o) stehen sich gegenüber wie die in 1. und das Ausweichen durch Backbordruder leicht zu erreichen. Dagegen ist für Dampfer (p) einige Gefahr, indem er den Dampfern (n und o) nicht gleichzeitig ausweichen kann. Es bleibt ihm hier nichts anders übrig als zu stoppen bis (n und o) einander passirt sind.

den Mastspitzen der Dampfer leichter und früher erkennen, als es bei den Seitenlichtern möglich, und wird danach seine Massregeln zum Ausweichen dann auch rechtzeitig treffen können.

Der gefährlichste Feind der Seeschifffahrt ist der Nebel. Dieser liegt aber am meisten unten stärker als höher hinauf, und werden die Lichter an den Mastspitzen wahrscheinlich leichter zu erkennen sein als die rothen und grünen Seitenlichter. Die Akustik ist im Nebel sehr unsicher und die Töne eines Nebelhorns (Sirene) scheinen mitunter von vorne zu kommen, wenn sie wirklich von der Seite herühren. Ob es sich empfehlen wird im Nebel auch am Tage die Lichter an den Mastspitzen zu zeigen, wird durch Untersuchung festgestellt werden können. Nach meinem Dafürhalten muss ein Licht an der Mastspitze im Nebel auch bei Tage zu erkennen sein, und ist dieses wirklich der Fall, so weiss der Gegner doch soviel dadurch, dass ein Dampfer in seiner Nähe ist, und auch wo dieser sich ungefähr befindet.

Die grösste Gefahr des Zusammenstossens zweier Schiffe besteht wohl selbstverständlich dann, wenn mehr Schiffe auf einem beschränkten Raume zusammen treffen, weil dann die vielen sichtbaren Lichter nur zu leicht Verwirrung in der Beurtheilung und somit auch ein falsches Manöver herbeiführen können. Gegen diese Gefahr schützen aber ebenso wenig die bisherigen Seitenlichter als die von mir vorgeschlagenen Mastlichter, hier muss der Schiffer mit überlegender Ruhe die Situation richtig zu beurtheilen sich bemühen und dann erst seine Anordnungen treffen.

Dass meine hier ausgesprochene Idee, unmittelbare Annahme finden wird, kann mir wohl nicht in den Sinn kommen, sie soll auch nur eine Anregung zum Nachdenken darüber hervorbringen, ob es sich überhaupt empfehle dieselbe (meine Idee) einer näheren Prüfung zu unterziehen. Andererseits werden auch wohl eine Menge Aenderungen meines Vorschlages nöthig werden, um allen feindlichen Einwirkungen zu begegnen.

Mein Urtheil fasse aber kurz dahin zusammen:

Die Einführung der Lichterführung an den Mastspitzen der Seedampfer ist praktischer als die rothen und grünen Seitenlichter und auch etwas billiger, denn die Toplaterne, welche jetzt jeder Dampfer führen muss, fällt weg. Die Ausführung meines Vorschlages halte ich durchaus für möglich. Für Segelschiffe kann derselbe keine Anwendung resp. Ausführung finden.

Nachträglich möchte noch bemerken, dass für unmanövrierfähige Segel resp. Dampfschiffe, sowie für solche, welche vor Anker liegen, die bisherigen Vorschriften in Kraft bleiben müssen.

In dem Vorstehenden habe nur meine Idee zu skizziren versucht, die eigentliche Ausführung derselben überlasse ich den Sachverständigen, werde mich aber freuen, wenn ich meinen Zweck erreichte, d. h. die Anregung zum weiteren Nachdenken darüber hervorgerufen zu haben.

R.

## Willbrandt & Co.

Hamburg, Kajen 24.

Technische Artikel für Maschinen- und Kesselbetrieb.

Reisert's consist. Maschinenfette, Armaturen, Injectoren, Ejectoren, Wasserreiniger etc. Propellerwellenbekleidungen Patent „Willenius“. Isolirungen von Dampfkesseln und Dampfrohren. Sohrmann's Patent-Blei-Dichtungsringe. Manganesit-Kitt, Universal-Packg. „Penetratum“ Hartepulver für Stahl und Eisen. „Carbozink“, Kesselschutzmittel. „Glyco“, Lagermetall.

## Gebrüder Päglow

Hamburg — Kl. Grasbrook.

## Maschinenfabrik,

Schiffs- u. Kesselschmiede, Reparatur-Werkstätte

♦ für Metallarbeiten aller Art. ♦

Fernsprecher Amt 1, 6133

## Mackens & Edelmann

Segelmacher

Steinhöft PL 12, Speicher 1, 3, Boden

HAMBURG.

Telephon: Amt II, No. 6208.

Handlung und Vermietung von Flaggen,

Anfertigung von Segeln, Markisen, Persennigen und Flaggen.

Specialität: Heck- u. Stevenfender für Schleppdampfer.

Fabrik und Lager von Schwimmwesten, gefüllt mit Kork und Renntierhaaren.



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“. Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 10.

Hamburg, den 11. März.

XXXVI. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Deutscher Nautischer Verein. — Einige Mittheilungen über neuere Schiffsmaschinen und Schiffshülsmaschinen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Sprechsaal.

### Auf dem Ausguck.

Ist auch als Folge des fürchterlichen Wetters letzter Wochen der Verlust eines grossen und schönen deutschen Dampfers, der „Moravia“, zu beklagen, so büsst das darüber entstandene schmerzliche Gefühl einen erheblichen Theil seiner Schärfe durch die Nachricht ein, dass mit Ausnahme Eines, alle Mann der Besatzung gerettet sind. Der seinen Strapazen Erlegene war der zweite Steuermann des Schiffes, welcher während und unmittelbar vor der Strandung als Wachthabender fungirte. Wollte man heute schon auf Grund der verschiedenen Zeitungsberichte ein Urtheil über die getroffenen Maassregeln des Verstorbenen kurz vor der Strandung fällen, so wäre das gewiss verfrüht. Sollte sich jedoch herausstellen, wie es auch in der gut unterrichteten Presse heisst, dass der Wachthabende, nachdem zweimal ein Feuer gesehen war, erst die Karte studirte, ehe der Kapitän von dem wichtigen Vorfall Meldung erhielt, so würde das Seeamt ihm diese Handlungsweise wahrscheinlich zum Vorwurf gemacht haben, zumal die „Moravia“ sich schon tagelang ohne jede Observation befand. Der Zweck vorstehender Zeilen ist nun aber, wie gesagt, nicht Kritik zu üben, sondern Freude über die glückliche Rettung der Geborgenen zum Ausdruck zu bringen. Knüpfen wir hieran den Wunsch,

dass sich zu ähnlicher Auslassung, hinsichtlich verschiedener anderer deutscher Schiffe, deren Ankunft von Rhedern und Angehörigen der Besatzung sehnstüchtig erwartet wird, recht bald Gelegenheit bietet.

Mangels genügenden Platzes ist es leider in dieser Nummer nicht möglich, einen ausführlichen Auszug aus der jüngst veröffentlichten Statistik des Seeamtes zu Hamburg für das Jahr 1898 zum Ausdruck zu bringen. Wie der in Rede stehende Ausweis in jedem Jahre weitgehende Beachtung erforderte und auch wachrief, so wird ihm auch in diesem Jahre gewiss nicht die Aufmerksamkeit der seemännischen Bevölkerung fehlen. Was uns schon diesmal veranlasst, auf den Jahresbericht einzugehen, ist neben der Verpflichtung auf sein Erscheinen hinzuweisen, der Wunsch, etwas über die Desortionsfälle zu äussern. Darf man auch seine Befriedigung darüber aussprechen, dass die Desortionen prozentual gegen das Vorjahr abgenommen haben, von 2,30 auf 1,97, so ist die Mittheilung, dass allein 361 Seeleute nach geschehener Anmusterung desertirten, leider dazu angethan, das erste Gefühl stark abzuschwächen, wenn nicht ganz auszulöschen. Wir hoffen bestimmt, dass bei der nächstjährigen Statistik die heilsame Wirkung des Heuerbureaus des Vereins Hamburger Rheder hinsichtlich dieses Punktes schon durch Zahlen bewiesen werden kann. Denn je

zahlreicher das Heuerbureau von Seeleuten beansprucht, je mehr sein segensreicher Einfluss erkannt wird, desto geringer müssen aus natürlichen Gründen in Hamburg selbst die Desertionsfälle werden. Wir setzen als selbstverständlich voraus, dass über die grosse Zahl in Hamburg Desertirter gleich uns auch die niederen Seeleute, oder wie sie sich jüngst zu nennen beliebten, die seemännischen Arbeiter, entrüstet sind, da Desertionen nach geschehener Anmusterung im Anmusterungshafen selbst eine absichtliche Schädigung der Interessen der Rheder bedeuten und nichts weniger als geeignet sind, ein zufriedenstellendes Verhältniss, welches wir doch alle wünschen, aufrecht zu erhalten.

Das erste Heft 1899 zur Statistik des Deutschen Reichs, herausgegeben vom Kaiserl. Statistischen Amt, ist verausgabt und rechtfertigt in jeder Weise die von allen Seiten ihm geschenkte Beachtung. Eiserner Fleiss und viele Mühe, gepaart mit grosser Sachkenntniss haben das werthvolle, ja eigentlich unentbehrliche Nachschlagebuch vollendet. Dem Inhalt, soweit er seemännische Sachen betrifft, entnehmen wir: Bestand der deutschen Kauffahrteischiffe am 1. Januar 1898 und die Bestand-Veränderungen im Jahre 1897; Verunglückungen deutscher Seeschiffe in den Jahren 1896 und 1897; die Schiffsunfälle an der deutschen Küste 1897; die überseeische Auswanderung im Jahre 1898. Wie stets, so werden wir auch diesmal verschiedentlich auf die erwähnten Themata zurückkommen und aus ihrem Inhalt den Lesern berichten.

## Deutscher Nautischer Verein.

### 30. Vereinstag.

Der 30. Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins wurde am Montag, den 27. Februar in Berlin vom Vorsitzenden Herrn Geh. Rath Sartori mit einer längeren Ansprache eröffnet. Zahlreicher als je in früheren Jahren nahmen an den Berathungen Vertreter der Regierung und anderer Behörden activen oder passiven Antheil und bekundeten durch ihr Erscheinen die wachsende Bedeutung des Deutschen Nautischen Vereins. An den Verhandlungen theilnahmen ausser den Delegirten der Einzel-Vereine: von Hamburg die Herren Senator Dr. Versmann und Dr. Burchard, von Bremen Senator Wessel, von Lübeck Handelskammerpräses H. H. Lange; der hanseatische ausserordentliche Gesandte Exc. Dr. Klügmann; vom Reichsamt des Innern Geh. Rath v. Jonquières; vom Reichsmarine-Amt die Kapitäne zur See

v. Frantzius und Harms, Korv.-Kapt. Lazarowicz; vom Reichspostamt Geh. Rath Bernhardt; vom Reichsversicherungsamt Geh. Rath Dugend und Pfarrius; vom Ministerium für Handel und Gewerbe Geh. Ober-Reg.-Rath v. d. Hagen, ferner die Herren Ober-Baudirector Kummer, Geh. Rath Fülcher, Germelmann und Dr. Lübcke; von der Seewarte, deren Director Geh. Rath Prof. Dr. Neumayer; vom Kaiserl. Kanalamt der Präsident Geh. Rath Loewe und der Betriebsdirektor Kapt. z. See Piraly.

Ehe in die Tagesordnung eingetreten wird, erinnert der Vorsitzende, dass seit dem Bestehen des Vereins 30 Jahre verflossen sind, in welcher langen Periode sich ein grosser Umschwung in allen nautischen Verhältnissen vollzogen habe. Ganz besonders dürfte die deutsche Schifffahrt und die mit dieser engverwandte Schiffbauindustrie mit dem Umschwunge zufrieden sein. Hierauf fordert der Vorsitzende die Anwesenden auf, durch ein dreifaches Hoch auf den Kaiser, dessen Fürsorge um die deutsche Schifffahrt ein grosser Theil ihrer Erfolge zuzuschreiben ist, ihren Dank zum Ausdruck zu bringen. Der Aufforderung kommen alle Theilgenossen begeistert nach.

Zum ersten Punkt der T.-O. Bericht-erstattung, äussert sich Herr Geh. Rath Sartori über die Thätigkeit des Vereins im verflossenen Jahre.

Vor nunmehr 30 Jahren, am 18. und 19. Februar 1869 trat zum ersten Mal im Hamburg der Deutsche Nautische Verein zusammen. In reicher Arbeit hat der Verein sich bemüht, den wachsenden Interessen der deutschen Seeschifffahrt zu dienen. Bei einem Rückblick auf diese Zeit des Bestehens ergiebt sich, dass der Verein sich mit allen Fragen beschäftigt hat, welche die Schifffahrt berührten, und dass sein sachverständiges Urtheil für die Gesetzgebung sowohl als für die Reichs- und Staatsbehörden von Wichtigkeit gewesen ist.

Die Berathung der Seemannsordnung, ist durch die vom Verein eingesetzte Kommission fortgesetzt und zu Ende geführt. Ob eine nochmalige Berathung dieses Gegenstandes durch den Deutschen Nautischen Verein erforderlich wird, dürfte abhängig sein von dem Masse der Berücksichtigung der vom Verein vorgeschlagenen Aenderungen.

Auf dem letzten Vereinstage wurde die Einsetzung von Schiedsgerichten zur Entscheidung von Ansprüchen aus Kollisionen für zweckmässig erklärt und die Inanspruchnahme solcher Schiedsgerichte empfohlen. Vor kurzer Zeit ist nun diese Institution in Hamburg ins Leben gerufen. Es ist zu wünschen, dass auch in anderen Seestädten solche Einrichtungen getroffen werden.

Die von dem Vereinstage 1896 empfohlene Verbilligung der Eisberichte hat, nachdem sie eingetreten ist, eine wesentliche Vermehrung der

Abonnements nicht zur Folge gehabt. Es ist daher befürwortet, dass die Eisberichte wie in der ersten Zeit unentgeltlich geliefert werden. Dass für eine möglichste Verbreitung der Berichte ein Bedürfniss vorliegt, ist verschiedentlich bestätigt worden.

Es ist die Anregung gegeben, die bestehenden Prüfungs-Vorschriften für Schiffer und Steuerleute vom 25. September 1869 einer Revision zu unterwerfen, von verschiedenen Seiten sind diesbezügliche Vorschläge gemacht. Es scheint Uebereinstimmung darüber zu herrschen, dass die Prüfungsvorschriften sich der seit ihrem Erlass erfolgten Entwicklung der Verhältnisse mehr anzupassen haben als bisher. In welcher Weise dies geschehen kann, ohne an den Grundlagen der nautischen Wissenschaften und Kenntnisse Hand zu legen, wird von dem Vereinstage zu erwägen sein.

Neuerdings ist ebenfalls der Wunsch geäussert, dass eine Revision der Bestimmungen betreffend den Nachweis der Befähigung als Maschinisten auf See-Dampfschiffen vorgenommen werden möchte. Auch über die Angelegenheit, welche auf die Tagesordnung des Vereinstags gesetzt ist, wird der letztere zu berathen haben.

Die Abänderung der sozialen Versicherungsgesetzgebung ist zu verschiedenen Malen Gegenstand der Berathung des Vereinstags gewesen. Da diese Frage für die Seeschifffahrt von grosser Wichtigkeit ist, so wird auf dem Vereinstag wiederum über dieselbe berathen.

Die Unfallverhütungs-Vorschriften der Seeberufsgenossenschaft, welche in den letzten Jahren zur Verhandlung in den beteiligten Kreisen standen, sind neu redigirt in je einem Exemplar für Dampfer und Segler vom Reichsversicherungsamt genehmigt. Für die Rhederei, besonders die kleine, bedeutet die Durchführung der Vorschriften in vielen Fällen eine nicht unerhebliche Belastung.

In Deutschland ist die Frage aufgeworfen, ob es nothwendig sei, besondere Bestimmungen über die von den Schiffen zu führende Bemannung zu erlassen, wie in England, wo Dampfer von über 200 Fuss Länge und nicht weniger als 700 Tons ausser dem Schiffer und den Offizieren drei Deckleute führen müssen. Nach den jährlich erfolgenden Aufstellungen der Seeberufsgenossenschaft sind die deutschen Schiffe besser bemannt als wie das neue englische Gesetz bestimmt, so dass hier besondere Vorschriften nicht erforderlich sind.

Der auf dem vorigen Vereinstag angenommene Antrag betreffend Verbesserung des Feuer- und Nebelsignals auf dem East-Goodwin-Feuerschiff und Auslegung eines Feuerschiffs bei Southfalls ist an zuständiger Stelle eingereicht. (Herr Geh. Rath

Sartori theilt darauf bezüglich dieses Themas dasselbe mit, was wir s. Z. schon an anderer Stelle berichteten. - D. R.)

Auch in diesem Jahre liegen eine Reihe von Wünschen auf Verbesserungen der Einrichtungen für die Schifffahrt vor. 1) Die Verbesserung der Befeuernng des Rothen Meeres. 2) die Errichtung einer Nebelsignalstation auf der Südwestspitze von Gothland. 3) a. die Verbesserung der Befeuernng der Fehmarnschen Küsten, b. des Leuchtfuers auf Arkona. 4) Die Auslegung eines Feuerschiffs auf der Oderbank.

Mit dem 1. September d. J. läuft die Zeit ab, bis zur Festsetzung des Tarifs im Kaiser Wilhelm-Kanal zu welcher dem Kaiser mit dem Bundesrath die Festsetzung überlassen war. Die Wünsche über die Gestaltung desselben gehen nicht unerheblich auseinander. Jedenfalls kann aus allen bisher gemachten Aeusserungen über diese Frage entnommen werden, dass die Beobachtungen über den Tarif noch lange nicht als abgeschlossen angesehen werden können. Die Festlegung des Tarifs durch Gesetz wird daher nicht vorgenommen werden dürfen, vielmehr sollte auch für die Zukunft dem Bundesrath die Bestimmung über diese Angelegenheit überlassen bleiben.

Ueber die Abänderung des Ruderkommandos ist bereits zu wiederholten Malen verhandelt, auch in diesem Jahre steht diese Frage zur Berathung. Der in diesem Jahre gestellte Antrag sucht unter Anpassung der Kommandoworte „Steuerbord“ und „Backbord“ an die Kommandos „Rechts“ und „Links“ eine grössere Einheitlichkeit als bisher herbeizuführen.

Aus Anlass des starken Verkehrs zwischen Europa und den Vereinigten Staaten von Nordamerika hat eine Anzahl der grössten an dieser Fahrt beteiligten Rhedereien für ihre Dampfer feste Routen vereinbart. Es wird als wünschenswerth bezeichnet, dass durch eine internationale Konferenz für den Dampferverkehr auf dieser Route überhaupt ein festes Abkommen getroffen werde. Ob hierzu Aussichten vorhanden sind, dürfte sich aus den Verhandlungen des Vereinstages ergeben.

Ueber den Begriff „Heimathhafen“ wird bei dem Erlass der Einführungsgesetze zum neuen Handelsgesetzbuch eine Bestimmung zu treffen sein, ob dieser Begriff in dem bisherigen beschränkten Sinne, in welchem derselbe nur für bestimmte Reviere gilt, beibehalten werden soll. Auf dem Vereinstage wird über diese Angelegenheit berathen werden.

Durch die Verschiedenheit der einzelnen internationalen Seerechte erwachsen dem Handel und der Schifffahrt nicht unerhebliche Nachtheile. Zu deren Beseitigung hat sich im Jahre 1896 in Brüssel das Comité Maritime International gebildet,



welches seinen Zweck zunächst durch Bildung nationaler Vereine, die im Comité International ihren Mittelpunkt finden, zu erreichen sucht.

Mit dem 1. April d. J. tritt in England ein neues Gesetz über die Leuchtfeuerabgaben in Kraft. (Die folgenden Erörterungen über das englische Gesetz decken sich mit den s. Z. von uns gemachten Mittheilungen. D. R.)

Die am 1. Mai v. J. in England entworfene neue Holzcharter habe ich Gelegenheit genommen zur Einführung für deutsche Schiffe zu empfehlen.

Den Seemannsheimen im Auslande eine finanzielle Unterstützung des Reichs zuzuwenden bezweckt ein für die Verhandlung auf dem Vereinstag eingegangener Antrag. Wenn auch durch private Gaben nicht unbedeutende Mittel zusammen kommen, so ist doch eine Sicherung und weitere Entwicklung dieser segensreichen Einrichtung durch einen festen jährlichen Beitrag sehr am Platze.

Des Weiteren weist Herr Geh. Rath Sartori noch auf die Herausgabe des Segelhandbuchs des Englischen Kanals durch die Deutsche Seewarte und diejenige des Seefischerei-Almanachs durch den Deutschen Seefischereiverein hin und streift kurz das Rhedergeschäft und den Schiffbau.

Nach vorstehender Mittheilung tritt Herr Geh. Rath Sartori, der langjährige verdiente Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins auf Vorschlag Herrn Dethlefs, Flensburg, nach erfolgter einmüthiger Zustimmung aller Delegirten abermals das Amt eines Vorsitzenden an. Als Schriftführer fungiren die Herren Dr. Gütschow-Hamburg, Dr. Nebelthau-Bremen, Dr. Siewert-Lübeck.

Besonderer Umstände halber wird Punkt 3 der Tagesordnung „Tarif im Kaiser Wilhelm-Kanal“ vorweg zur Erörterung gestellt. Das Referat führt Herr Dr. Boysen-Kiel:

Anknüpfend an eine Denkschrift, welche die Handelskammer zu Lübeck in dieser Angelegenheit erlassen hat, führt Redner aus, dass diese Arbeit, von dem Grundsatz ausgehend, dass je grösser der Nutzen ist, der sich nach der geographischen Lage eines Hafens zum Kanal aus dessen Befahrung ergibt, dieser Nutzen mit einer um so relativ grösseren Abgabe belastet werden soll, vier Kanalnutzungszonen unterscheidet. Die Abgaben sollen hiernach folgendermaassen berechnet werden:

	Zeitersparniss in Fahrtstunden	Abgabe per R.-T.
I. Nutzungszone .....	60,0—40,1	60 „
II. do. ....	39,1—30,1	50 „
III. do. ....	28,0—18,1	40 „
IV. do. ....	15,4— 8,5	20 „

Die relativ grösste Erleichterung geniesst hier nach der in der IV. Nutzungszone zusammengefasste Verkehr, der sich bewegt:

- zwischen den ostschwedischen, finländischen, russischen und altpreussischen Häfen (Schnittpunkt Moen) und Newcastle, West-Hartlepool und Leith,
- zwischen Rostock, Wismar, Lübeck und Leith.

Dieser Vorschlag, sowie auch die Eintheilung der Nordseehäfen in zwei oder drei Kategorien sei schwer durchführbar. Der Tarif muss möglichst einfach gestaltet werden. Redner

weist darauf an der Hand der deutschen Reichsstatistik über den Verkehr vom 1. April 1897 bis 1898 nach, dass sich der Kanalverkehr eines steten Wachstums erfreue, was besonders seit dem 1. September 1896, als der heute bestehende Tarif eingeführt ist, deutlicher zum Vorschein kam. Die Einnahmen gestalteten sich folgendermaassen:

	1895/96:	1896/97:	1897/98:
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
Segelschiffe .....	215 626,48	172 232,30	222 652,70
Dampfschiffe .....	680 825,51	756 166,84	1 016 768,90
Insgesamt .....	896 451,99	928 399,14	1 239 321,60

Was die Schlepplöhne anbetrifft, so besteht hier zwischen Einnahme und Ausgabe ein grosses Missverhältniss; eine Erhöhung für die kleinen Schiffe sei zu erwägen. Die Bevorzugung der Küstenfahrer müsse bestehen bleiben. Der Tarif müsse möglichst einheitlich und niedrig gestellt werden, in diesem Sinne empfiehlt der Referent folgende Resolution zur Annahme:

1. Die Festlegung der einzelnen Tarifbestimmungen muss bis auf weiter nicht durch Reichsgesetz, sondern durch den Bundesrath erfolgen.
2. Der Tarif muss möglichst einheitlich und einfach gestaltet bleiben.
3. Die Tarifsätze selbst sind bei Berücksichtigung der fiskalischen Interessen möglichst niedrig zu wählen.

Als nächster Redner zum Thema spricht Herr Dr. Siewert-Lübeck, der im Sinne der vorhin erwähnten Vorschläge der Lübecker Handelskammer folgende von der Lübecker und Bremer Handelskammer unterzeichnete Resolution einbringt:

1. Der Deutsche Nautische Verein wünscht, dass die Frist, binnen welcher die Festsetzung des Abgabentarifes für den Kaiser Wilhelm-Kanal dem Kaiser im Einvernehmen mit dem Bundesrathe überlassen ist, angemessen verlängert werde.
2. Da der Nutzen, den der Kanal der Schifffahrt gewährt, je nach der geographischen Lage der Herkunfts- und Ankunfts Häfen verschieden ist, so ist vom wirthschaftlichen Standpunkte aus ein Tarif zu empfehlen, der von der Höhe dieses Nutzens ausgeht. Eine solche differenzielle Tarifierung empfiehlt sich um so mehr, als es bis jetzt nicht gelungen ist, das finanzielle Gleichgewicht in der Kanalverwaltung mit Hilfe der Tarife vom 4. VI. 1895 und 1. IX. 1896 herzustellen.

Nachdem noch die Herren Eckhoff-Emden und Navigationslehrer Hahn-Leer kurze Bemerkungen machen, erhält das Wort Herr Dr. Gütschow-Hamburg, welcher Stellung gegen den combinirten Lübecker und Bremer Vorschlag nimmt und befürwortet den seit September 1896 bestehenden Tarif noch eine Zeitlang, etwa fünf Jahre, beizubehalten. Im Uebrigen hält Redner den Bundesrath für die richtige Stelle zur Beurtheilung der einschlägigen Verhältnisse. Der Handelskammer-Präsident Rodenacker-Danzig empfiehlt darauf den Lübecker Antrag. Herr Geh. Reg.-Rath v. Jonquières giebt einen kurzen Ueberblick der mit dem neuen Tarif gemachten Erfahrungen. Der Kanal sei jetzt 3½ Jahren im Betrieb, in dieser Zeit hat sich der Verkehr gewaltig gehoben. Von 1896 bis 1898 für Segler um 71% für Dampfer im Durchgangsverkehr sogar um 83%. Neuere Erhebungen haben ergeben, dass der Kanal-Verkehr sich um etwa 41,2%, der Allgemeine Nordsee-Verkehr dagegen nur um etwas über 5% gehoben habe. Ein Einheitstarif fordere die Promptheit der Expedition, der Staffeltarif wolle dagegen mehr ausgleichend wirken. Bei allen Schiffen sei die Leistung des Kanals dieselbe, der Staffeltarif bilde dagegen eine Bevorzugung einzelner Häfen und mache dabei noch der Verwaltung Weitläufigkeiten bei der Controlle und in der Praxis, deshalb habe die Verwaltung 1896 von demselben Abstand genommen. Die Zahlen hatten ergeben, dass durch den Hamburger Verkehr das Deficit der

Kanal-Einnahmen nicht gedeckt werden könne, da 84% des ganzen dortigen Nordsee-Verkehrs den Weg bereits durch den Kanal nehmen. Dagegen sei der britische Verkehr, namentlich der Westküste, noch sehr gering und es sei wünschenswerth, namentlich den Kohlen-Verkehr von dort nach dem Kanal hinzuziehen. Einen Schaden bringe auch der Schleppverkehr der Leichterfähre, bei dem über 250 000  $\mathcal{M}$  zugesetzt sind. Es sei deshalb zu beachten, ob für diesen Verkehr nicht besondere Bestimmungen zu treffen seien.

Es betheiligen sich alsdann noch die Herren Dethlefsen-Fleensburg, Dr. Nebelthau-Bremen, Dr. Siewert-Lübeck, Kapt. Lamm-Danzig, Lehrer Maumes-Papenburg, Dahlström-Hamburg, Hahn-Leer u. A. an der Debatte.

Als letzter Redner äussert sich noch Herr Versicherungsrath Hansen-Kiel. Derselbe rekapitulirt in gedrängter Weise alle gemachten Vorschläge und empfiehlt folgende vermittelnde Resolution, die mit grosser Majorität zur Annahme gelangt.

Der Deutsche Nautische Verein beschliesst:

- a. An die Reichsregierung das Ersuchen zu richten, die Frist, innerhalb welcher die Festsetzung des Abgabentarifs für den Kaiser Wilhelm-Kanal durch Kaiserliche Verordnung vorgesehen ist, ausserordentlich verlängern zu lassen.
- b. Das vorliegende Material über die Tarifrage dem Reichsamt des Innern zur Prüfung zu überweisen.

#### Prüfungsvorschriften für Schiffer und Seesteuerleute.

Referent Herr Dr. Bolte-Hamburg, führt aus, dass die aus dem Jahre 1869 stammenden Vorschriften, heute, wo sowohl hinsichtlich der Grösse und Geschwindigkeit der Schiffe grosse Umwälzungen stattgefunden, einer Reformirung bedürfen, darüber herrsche, soweit die vorliegenden Meinungsäusserungen der einzelnen Vereine erkennen lassen, Einverständnis. Die Fortschritte der Navigationswissenschaften lassen den Wunsch berechtigt erscheinen, die Anforderungen der nautischen Prüfungen den veränderten Verhältnissen anzupassen. Auf Grund dieser Erwägungen sei der Nautische Verein zu Hamburg in eine gründliche Untersuchung über diesen Gegenstand eingetreten. Zu den Gegenständen, die eine gründliche Behandlung erfordern, rechnet Referent hauptsächlich die Deviation der Kompass und eine Erweiterung der Anforderungen nach der geschäftlichen Seite hin, für den zukünftigen Schiffsführer. Andererseits kann in der Nautik manche Aufgabe ausscheiden, welche der Prüfling sich für die Prüfung aneignen muss, ohne sie jemals bei der Ausübung seines Berufes anwenden zu können, wie die genaue Berechnung der Culminationszeiten der Gestirne, die Ermittlung der Ortsmisseweisung auf Grund einer bekannten Deviation des Steuerkompasses, die Berechnung des Schiffsortes aus einer Kreuzpeilung usw., und endlich würde eine Beschränkung des Genauigkeitsgrades in den Rechnungen Raum und Zeit für die als notwendig erkannten Erweiterungen des Prüfungssystems schaffen helfen. Im besonderen weist Referent an der Hand eingehender zahlenmässiger Ausführungen nach, dass das Rechnen mit vierstelligen Logarithmen für alle auf See angestellten Beobachtungen eine sowohl den Bedürfnissen der nautisch-astronomischen Ortsbestimmung vollständig genügende, als auch der Unsicherheit der Rechnungselemente entsprechende Genauigkeit verbürgen und daher zu empfehlen sei.

Nachstehende vom Referenten in Vorschlag gebrachte Resolution rekapitulirt in kurzer Ausdrucksweise die vertretene Ansicht des Referenten und wird nach längerer Diskussion mit grosser Majorität angenommen. Der Antrag lautet:

„Der Nautische Verein zu Hamburg hält die im Wesentlichen auf der Bekanntmachung vom 25. September 1869, betreffend den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Steuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen, beruhenden Anforderungen der nautischen Prüfungen für nicht mit den

Bedürfnissen der heutigen Schiffsführung im Einklang stehend und bittet den Deutschen Nautischen Verein, für eine Reformirung der bestehenden Prüfungsvorschriften im Sinne einer grösseren Anpassung an die Bedürfnisse der Praxis eintreten zu wollen. Dieselbe ist nach Ansicht des Nautischen Vereins in Hamburg zu erreichen:

1. durch die Ausdehnung der Anforderungen auf mehrere sehr wichtige Gegenstände der Navigationswissenschaften, insbesondere die Deviation der Kompass und die Ortsbestimmung durch Standlinien und durch die Erweiterung der Vorschriften hinsichtlich der in seerechtlicher und geschäftlicher Beziehung von einem Schiffsführer zu verlangenden Kenntnisse und durch Einführung einer facultativen Prüfung in der Heilkunde;
2. durch eine Beseitigung derjenigen nautischen Aufgaben, welche den Lehrstoff der Navigationsschulen überhäufen, ohne für die Schiffsführung erforderlich oder auch nur wünschenswerth zu sein;
3. durch eine Beschränkung des für viele Aufgaben vorgeschriebenen, durch Rücksichten auf die Bedürfnisse der Praxis nicht gerechtfertigten Genauigkeitsgrades.“

Ehe vorstehender Antrag jedoch zur Abstimmung gelangte, äusserten sich zum Thema Herr Kapt. Lamm-Danzig, der vorschlägt die ganze Frage einer Commission zu überweisen. Der Antrag wird abgelehnt. Herr Professor Dr. Schilling-Bremen stimmt den Ausführungen des Referenten im Wesentlichen bei. Jedoch wünscht Redner, dass von einem Prüfling mindestens ein anständiger Aufsatz in der deutschen Sprache verlangt werden müsse. Andererseits stimmte Derselbe gegen die Einführung vierstelliger Logarithmen. Im Uebrigen weist er auf die von der Reichsregierung für die allernächst bereits in Aussicht genommene Konferenz der Directoren der deutschen Navigationsschulen hin und beantragt, das gesammte heute zur Berathung stehende Material der Reichsregierung zur Vorlage an diese Konferenz zu überweisen. Navigationslehrer Hahn-Leer stimmt ebenfalls im Wesentlichen den Ausführungen des Referenten bei. Als Nächster spricht Herr Pickhard-Hamburg, und empfiehlt eine längere Resolution zur Annahme. In gleicher Weise wie der Referent ist Redner gegen jede überflüssige unpraktische Genauigkeit, dagegen befürwortet er als ersten Punkt, die Anforderungen an den deutschen Aufsatz zu verschärfen. Schulinspector Reg.-Rath Dr. Schrader-Berlin hebt hervor, dass das Gros der Prüflinge nur Volksschulbildung mitbringe, grosse Erschwerungen dürften deshalb nicht vorgenommen werden. Redner legt den Hauptwerth auf die schriftliche Prüfung, deren Ansprüche recht mässige seien. Hinsichtlich der Lehrmethoden will er den Lehrern gern freie Hand lassen, nur müssten gute Resultate erzielt werden.

**Befeuerung des Rothen Meeres.** Referent Herr Prokurant Leist-Bremen weist auf die früheren Bestrebungen des Deutschen Nautischen Vereins für bessere Befeuerung des Rothen Meeres, besonders von Cap Guardafui und Ras Hafun hin. Eine frühere Eingabe an den Reichskanzler bei der türkischen Regierung demgemäss vortellig zu werden, hat zu einem Ergebniss bisher nicht geführt. Redner vertritt die Anschauung, man müsse immer von Neuem die Sache anregen, wiederholte Tropfen höhlen den Stein. Geh.-Rath Donner erwähnt, die türkische Regierung beabsichtige zwei Feuerschiffe auszulegen, auch die englische Regierung interessire sich für die Angelegenheit. Der Antrag des Referenten das Thema in einem späteren Vereinstage wieder einzubringen, wird angenommen.

**Verbesserung des Leuchtfuers auf Arcona.** Referent Herr Kapitän Engelmann-Stettin befürwortet seinen Antrag und hebt die Wichtigkeit Arconas als Anseglungspunkt hervor. Geh.-Rath Gennemann erwidert, dass die Vorarbeiten für ein neues Feuer bereits erledigt sein, die Regierung hoffe allen Ansprüchen der Sicherheit Genüge zu leisten.

**Auslegung eines Feuerschiffs auf der Oderbank.** Referent Herr Kapitän Engelmann-Stettin betont, dass der Antrag ein Feuerschiff auf der Oderbank anzubringen zu wiederholten Malen eingebracht sei. Die stete Wiederkehr dieses Wunsches beweiße, dass die Erfüllung desselben ein nothwendiges Bedürfniss sei. Der Antrag wird von den Delegirten aus Danzig und Leer unterstützt und einstimmig angenommen.

**Verbesserung der Befuerung im Fehmarn-Belt.** Referent Herr Dr. Boysen-Kiel beantragt, dass die Feuer von Westermarskeldorf und Marienleuchte erhöht und mit elektrischem Lichte versehen werden, und dass ferner bei erstgenanntem Feuer ein Nebelsignal errichtet und dieses, sowie das bei Marienleuchte durch elektrische Kraft betrieben werde, schliesslich dass auf Stubberhuk ein elektrisches Feuer geschaffen und das auf Struckamp bestehende verbessert werde. Redner begründet seinen Antrag, der einstimmig angenommen wird, dass seit Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals der Verkehr im Fehmarn-Belt erheblich gegen früher gewachsen sei.

**Errichtung einer Nebelsignalstation auf der Südwestspitze von Gothland.** Referent Herr Kapt. Heitmann-Lübeck erwähnt, dass in Ermangelung einer Nebelsignalstation im letzten Jahre sich verschiedene Strandungen ereignet, so der Dampfer „Afrika“, „Minerva“ und „Absalon“. Redner hofft, dass die schwedische Regierung dieser Anregung Folge leisten werde, zumal schon von der Reichsregierung entsprechende Vorstellungen gemacht seien. Herr Geh.-Rath Donner bestätigt die Angaben des Vorredners, worauf der Antrag einstimmige Annahme erfährt.

Zweiter Tag.

**Vortrag über die Arbeiten der Deutschen Seewarte** durch Herrn Geheimrath Prof. Dr. Neumayer. Redner erwähnt die Erscheinung des Segelhandbuches der englischen Küste und dessen Werth für die Schifffahrt. Die synoptischen Tafeln über den Atlantischen Ocean werden später bearbeitet und der Vollendung entgegen geführt. Die von der amerikanischen Regierung angefertigten erdmagnetischen Karten für das Jahr 1900 seien recht ungenügend, so dass man die Angelegenheit von deutscher Seite scharf ins Auge zu fassen habe. Redner geht dann auf die Arbeiten ein, welche für die afrikanischen und asiatischen Meere in Aussicht genommen sind. Er hofft für 1900 eine zuverlässige Karte der Isogonen liefern zu können. Bezüglich der Prüfung der Chronometer bedauert Redner, dass man in Deutschland gewisse Theile dieser Uhren, z. B. die Ketten und Zugfedern nicht herzustellen vermöge, obgleich in England die Chronometermacher grösstentheils Deutsche seien. Redner empfiehlt ferner die Ausarbeitung eines Handbuchs für die nautische Physik zur Benutzung für die Seemanns- und Schifferschulen und ergeht sich dann über das System der Sturmwarnungen an den deutschen Küsten, zu deren Vervollständigung die angebaute Legung eines Telegraphenkabels nach Island, eventuell auch nach Grönland grossen Einfluss haben dürfte. Nachdem der Vorsitzende dem Redner gedankt, kommt zur Erörterung:

**Unterstützung von Seemannsheimen im Auslande.** Referent Herr Hansen-Kiel als Delegirter des Kieler Kreises bringt den Antrag

den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, bis auf Weiteres eine Summe von jährlich 30 000 M. für die Unterstützung bestehender und neu einzurichtender deutscher Seemannsheimen im Auslande aus Reichsmitteln zur Verfügung zu stellen.

Der Referent tritt warm für seinen Antrag ein und betont, dass die Heime der Kriegs- und Handelsflotte-Dienste leisten und entsprechend den Marine-Seemannsheimen eingerichtet werden möchten. Für den Antrag stimmen die Herren Hahn, Dr. Gütschow, Lwicz, Engelmann, Kapitän z. S. Harms und Pickhard. Letzterer tritt dafür ein, dass die Verwaltung in

seemännische Hände gelegt werde. Der Kieler Antrag wird angenommen.

**Internationale Dampferrouen.** Referent Herr Inspector Polis-Hamburg berichtet, auf die s. Z. in London gepflogenen Verhandlungen hinsichtlich dieses Themas bezugnehmend, dass die Fixirung bestimmter Routen dem Zwecke entspreche grössere Sicherheit für Passagiere, Mannschaft und Schiffe zu erzielen. (Wir verweisen auf einen in No. 49, Jahrg. 1898, veröffentlichten Artikel „Internationale Dampferrouen“. D. R.)

Nachdem die Bestrebungen verschiedener Rhedereien, für feste Dampferrouen vom Referenten geschildert sind, glaubt er, dass, um den bisherigen privaten Vereinbarungen grössere Bedeutung zu geben und die Tracks allgemein einzuführen, es der Unterstützung und Mitwirkung der Regierungen bedürfe; und diese zu erlangen, ist vornehmlich der Grund weswegen das Thema hier zur Erörterung gestellt ist. Des Weiteren erinnert Redner, dass die Hamburg-Amerika Linie an den Reichskanzler vor Monaten eine Eingabe gemacht, laut welcher die Regierung ersucht wird, dieselbe möchte sich mit anderen Regierungen in Verbindung setzen, um eine internationale Vereinbarung über diese Frage herbeizuführen.

Der Antrag, welchen Herr Polis darauf, namens des Nautischen Vereins zu Hamburg, einbringt, lautet:

„Der Deutsche Nautische Verein zu Berlin, überzeugt von dem grossen Werth bestimmter Dampferrouen für den Verkehr zwischen Häfen Europas und Nordamerikas (nördl. von 35 Grad N. Br.) richtet an die Hohe Reichsregierung die Bitte, zwecks internationaler Festlegung derartiger Routen mit den in Frage kommenden fremden Regierungen in Verhandlungen einzutreten.“

An der nun folgenden Debatte theiligt sich zunächst Herr Geh.-Rath Donner, der Bedenken äussert, wie die Durchführung des Antrages für Segler möglich sei. Zweifellos seien die Massnahmen für grosse Linien von grossem Nutzen, ob auch für kleine Dampfer, sei fraglich. Concentrire sich der ganze Verkehr auf bestimmte Routen, sei die Kollisionsgefahr grösser, als wenn der Verkehr vertheilt ist.

Nachdem sich die Herren Kapt. Lamm, Eckhoff-Emden, Nav.-Lehrer Hahn-Leer für die directen Routen ausgesprochen, bemerkte Herr Geh.-Rath von Jonquières, dass die von der Packetfahrt übermittelte Eingabe der technischen Prüfungscommission überwiesen worden sei; nun frage es sich aber, wer soll von diesen Routen betroffen werden? Ob sie auf alle Dampfer ausgedehnt werden sollen, und wie ist die Sache den Segelschiffen gegenüber gedacht? Soll Letzteren verboten sein, die Dampferrouen zu kreuzen? Und zieht ein Abweichen von dem Verbot strafrechtliche Folgen nach sich? Es sei nöthig etwas Positives zu schaffen, es wäre desshalb interessant, aus der Versammlung Näheres zu erfahren.

Nach längerer Discussion, an der sich die Herren Dethleffsen-Flensburg, Dr. Nebelthau-Bremen und Dr. Gütschow-Hamburg theiligten, wurde ein Antrag Nebelthau:

Der Deutsche Nautische Verein hält eine internationale Festlegung bestimmter Dampferrouen für den Verkehr zwischen europäischen und nordamerikanischen Häfen für wünschenswerth. In welcher Weise und mit welchen Wirkungen diese Festlegung erfolgen soll, bleibt der Rathung einer vom D. N. V. einzusetzenden Commission vorbehalten.

einstimmig angenommen. In die Commission sollen auf Vorschlag ein Vertreter der Deutsch-Amerikanischen Petroleumgesellschaft und ein solcher der Ems-Schifffahrt gewählt werden, sonst soll die Zusammensetzung dem Herrn Vorsitzenden überlassen bleiben.

**Abänderung der Ruderkommandos.** Referent Herr Admiral Aschenborn-Kiel beantragt: Die auf dem ausserordentlichen Vereinstage 1891 beschlossenen Kommandos „Rechts“ (Steuer-



bord), „Links“ (Backbord), sowie „hart rechts“ und „hart links“ und „stützt“ auszudehnen auf:

„Steuerbord“ bezw. „Rechts“,  
 „Backbord“ bezw. „Links“,  
 „Hart Steuerbord“ bezw. „hart Rechts“,  
 „Hart Backbord“ bezw. „hart Links“.

Die Reichsregierung zu ersuchen, dieses einheitliche Ruderkommando für die deutsche Gesamtnarine einzuführen, für dessen Annahme der Referent plaidirt. Es würde hierdurch den Interessenten überlassen bleiben, welches der Kommandos sie annehmen wollten. Ein Abgehen der Marine von ihrem bisherigen Kommando sei, wie Rodner nachweist, nicht thunlich.

Für den Antrag stimmen die Herren Hahn-Laer, Engelmann-Stettin, Eckhoff-Enden, gegen denselben Lamm-Danzig, Dr. Soeken-Rostock, Spillmann-Papenburg, Pickhard-Hamburg. General-Konsul Sievers plaidirt für „Bugsteuerbord“ bezw. „Bugbackbord“, Frentz-Stettin für „Backbord hin“ bezw. „Steuerbord hin“, Procurant Leist-Bremen für „Rechts“ bezw. „Links“. Derselbe bringt einen entsprechenden Antrag zur Abstimmung, welcher ebenso wie der des Kieler Referenten abgelehnt wird.

**Abänderung der Befähigungsvorschriften für Maschinisten.** Referent Herr Dr. Boysen erwähnt zunächst die gesetzlichen Bestimmungen, denen Maschinisten aller Grade, um sich einer Prüfung unterziehen zu können, nachkommen müssen und beantragt eine Abänderung der Zulassungsbedingungen, hierbei von dem Grundsatz ausgehend, dass der Maschinist der höheren Grade die niederen Grade durchlaufen haben muss.

Von vier verschiedenen Seiten werden Anträge um Abänderung gestellt, ausser vom Referenten, von den Herren Rodenacker-Danzig, Schilling-Bremen und Gütschow-Hamburg. Angenommen wird der Antrag Danzig, folgenden Inhalts:

1. Die grundsätzliche Scheidung des Maschinistenpersonals „erster“ und „zweiter“, von dem „dritter“ und „vierter“ Klasse müsse durchgeführt werden. 2. Maschinisten zweiter Klasse erst dann zur Leitung einer Maschine zugelassen werden, wenn sie eine angemessene Dienstzeit als wachgebende Maschinisten auf Seedampfern nachgewiesen haben. 3. Ein ausreichender Ersatz an Maschinisten dritter Klasse gewährleistet werde.

Ferner der letzte Abschnitt des Antrags Hamburg, des Wortlauts:

Der Nautische Verein hält es für wünschenswerth, dass diese Angelegenheit (die sorgfältige Ausbildung der Maschinisten zweiter Klasse) in der „Technischen Kommission für Seeschifffahrt“ eingehend geprüft wird, und dass den betreffenden Kreisen über das Ergebniss der Prüfung Gelegenheit zur Aeusserung gegeben wird.

**Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute.** Referent Vorsitzender der Seerberufsgenossenschaft, Herr Laeisz, begründet in eingehender Weise, dass es notwendig sei, die Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute und die Versorgung der Wittwen und Waisen, sowie die Fürsorge der von klimatischen Krankheiten Betroffenen oder deren Hinterbliebenen der Seerberufsgenossenschaft zu überlassen. Nachstehende nach der Diskussion angenommene Resolution giebt in wirkungsvoller Weise das Gesagte wieder.

Der Deutsche Nautische Verein spricht sich wiederholt für eine anderweitige Gestaltung der Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute, sowie Schaffung einer seemannischen Wittwen- und Waisenversorgung aus und richtet an den Herrn Reichskanzler das Ersuchen, dahin wirken zu wollen, dass

übereinstimmend mit den Vorschlägen, die die Reichsregierung in Artikel 3 des dem Reichstage in der vorigen Session unterbreiteten Entwurfs eines Gesetzes, betreffend die Abänderung der Unfallversicherungsgesetze, gemacht hat, sei es im Wege eines Specialgesetzes, sei es durch Auf-

nahme entsprechender Bestimmungen in den dem Reichstage zur Zeit vorliegenden Entwurf eines Invaliden-Versicherungsgesetzes, für den Seemannsstand eine die Versicherung gegen Invalidität und Alter bezweckende Kassen-einrichtung geschaffen, für die Hinterbliebenen der in ihr versicherten Personen zugleich eine Wittwen- und Waisenversorgung begründet und zur Trägerin dieser Kassen-einrichtung die See-Berufsgenossenschaft gemacht werde, und zwar unter der Voraussetzung, dass die seitens der deutschen Seeschifffahrt zur Invaliditäts- und Altersversicherung aufzubringenden Beträge der Seerberufsgenossenschaft überwiesen, mit diesen sodann die Lasten der Invaliditäts- und Altersversicherung sowie der Wittwen- und Waisenversorgung bestritten werden und ein etwa sich ergebender Ausfall von der Gesamtheit der in der Seerberufsgenossenschaft vereinten Rheder gedeckt werde.

An der darauf folgenden Debatte theilnahmen sich die Herren Hansen, Leist, Koch, Engelmann, Eckhoff und Geh. Rath Pfarrius, der bemerkte, dass das kaiserliche Reichsversicherungsamt der betreffenden Frage stets seine vollsten Sympathien zugewendet habe.

**Begriff des Heimathshafens,** ein Gesetz betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und im Deutschen Handelsgesetzbuch. Referent Herr Dr. Gütschow-Hamburg beantragt:

1. Bei Revision des Gesetzes über die Nationalität der Kauffahrteischiffe ist es dem Rheder freizustellen, in welchem inländischen Hafen er sein Schiff registriren lassen will. 2. Im Handelsgesetzbuch ist: a) die unklare und unsichere Definition des Heimathshafens (§ 480) durch die Bestimmungen zu ersetzen: als Heimathshafen gilt der Hafen in dessen Register das Schiff eingetragen ist. b) § 502 dahin zu ändern, dass der Correspondenzrheder jährlich abzurechnen hat, und § 506, Abs. 2 zu streichen.

Nach eingehender Begründung vorstehenden Antrages erhält der Delegirte des Nautischen Vereins zu Hamburg, Herr Landrichter Dr. Schaps, das Wort, der beantragt der Deutsche Nautische Verein möge folgenden Thesen zustimmen:

1. Eine Abänderung des § 480 des neuen H.-G.-B. dahingehend, dass als Heimathshafen eines Schiffes derjenige Hafen anzusehen sei, in dessen Register das Schiff eingetragen sei, erscheint nicht geboten. Mindestens ist sie so lange nicht durchführbar, als die mit § 480 eng zusammenhängenden Bestimmungen der §§ 502, 506, 526, 527, 534, 550, 551, 553, 680, 754 No. 6 in der vorliegenden Gestalt Geltung haben. 2. Die Definition des § 480 H.-G.-B. ist nicht geeignet zur Aufnahme in das Reichsgesetz betr. Nationalität der Kauffahrteischiffe. In dem Neu-Entwurf des letzteren ist zweckmässiger Weise der Hafen, in dessen Register ein Schiff eingetragen ist, nicht als dessen Heimathshafen, sondern als dessen Registerhafen zu bezeichnen. Die Wahl des Registerhafens ist dem Rheder ausdrücklich freizustellen.

Auch Herr Dr. Schaps begründet in eingehender Weise seinen Antrag. Es folgt noch eine kurze Erwiderung des Referenten und von Herrn Landesversicherungsrath Hansen-Kiel der Vorschlag, von einer Abstimmung über die Anträge Abstand nehmen zu wollen. Daraufhin werden die Anträge zurückgezogen.

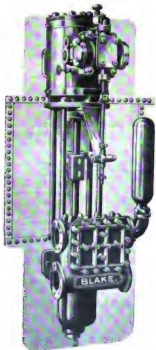
Hierauf ist die Tagesordnung erschöpft und nach einem kurzen Rückblick seitens des Vorsitzenden über die Thätigkeit beider Sitzungstage, wird der 30. Vereinstag geschlossen. Herr Dr. Meier-Bremen dankt darauf Namens aller Anwesenden dem Vorsitzenden Herrn Geh. Rath Sartori für die geschickte und vorzügliche Leitung der Verhandlungen.

# Einige Mittheilungen über neuere Schiffsmaschinen und Schiffshülfsmaschinen,

von Ingenieur F. Roters, Hamburg.  
(Schluss.)

Bei den neueren der nebenstehenden Abbildung entsprechenden Ausführungen wird die durch D. R.-P. geschützte neueste Blake-Simplexsteuerung angewandt. Bei dieser erfolgt die Umsteuerung durch Drehung des Hüftkollens und die Bewegung desselben wird direct auf querarbeitende Dampfschieber übertragen. Dabei fallen die Zwischenglieder, als Hüftschieber und Hebelmechanismus, fort.

Die Blake-Luftpumpen (sowie auch Speisepumpen etc.) haben bei der deutschen Kriegs- und Handelsmarine schon vielfach Verwendung gefunden, so bei „Kaiser Wilhelm der Große“, S. M. S. „Hildebrandt“ und werden bei D. „Spre“, D. „Deutschland“, vier Reichspostdampfern, ferner auch bei dem beim Stettiner Vulcan in Bau befindlichen chinesischen Panzer „Yakumo“ Verwendung finden. Auch der Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd D. „Kaiser Friedrich“ erhält nachträglich an Stelle der jetzigen angehängten Luftpumpen Blake-Marino-Luftpumpen.



Blake-Marino-Simplexpumpe.  
D. R.-P.

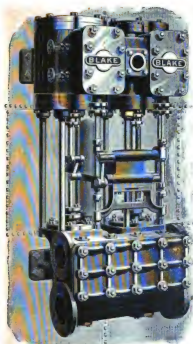


Neue Marino-Luftpumpe.

Die Blake-Marino-Simplexpumpen werden ebenfalls nach dem Simplexpatent ausgeführt. Simplexpumpen zeichnen sich im Allgemeinen dadurch vor den Duplexpumpen aus, dass sie wegen der Regulirbarkeit des Hubes einen wesentlich besseren Nutzeffect haben und in Folge dessen weit weniger Dampf verbrauchen. Die Cylinderdimensionen sind bei gleicher Leistung naturgemäss grösser. Die Anzahl der Ventile und auch die Anzahl der beweglichen Theile sind geringer, als bei den Duplexpumpen; deshalb ist die Bedienung eine einfachere und der Verschleiss entsprechend geringer. Die Simplexpumpen beanspruchen weniger Raum als Duplexpumpen.

Es ist bekannt, dass gewöhnliche Duplex-Pumpen mit einem grossen Nachtheil behaftet sind, der darin besteht, dass nur bei einer gewissen Maximalleistung der Hub ganz ausgenützt und dabei das Maximum des Nutzeffectes erreicht wird, während bei langsamem Gange die Hublänge kürzer wird. Die Folge davon ist eine Vergrösserung der schädlichen Räume und der Hubzahl und dementsprechend des Dampfverbrauches für diese Normalleistung.

Blake's haben auch hier verbessernd eingegriffen — wie umstehende Figur zeigt — indem sie die Schieberbewegung durch Einschaltung von Oligithülen und verstellbaren Stellungen auf den Schieberstangen regulirbar gemacht haben, ferner durch Anbringung von Compressionsventilen bei den Dampfcylindern, wodurch die Compression entsprechend der Kolbengeschwindigkeit verringert oder vergrössert werden kann. Für Anhänger der Duplexpumpen wird diese Verbesserung als vorteilhaftes Mittel, um Dampfvergeudung zu verhindern, zu be-



Blake verbesserte Marine-Duplex-Pumpe

Dampfdruck von 12 Atmosphären würde dabei die Leistung der Pumpen rund

$$\frac{60\,000 \times 120}{60 \times 60 \times 75} = 27 \text{ eff. Pf.-Kr. gepumpt}$$

also etwa 40 ind. Pf.-Kr. betragen.

Die Dampfersparnis bei der Compound-Anordnung beträgt nach Vorstehendem  $43 - 24 = 19 \text{ kg}$ , sei aber nur zu  $15 \text{ kg}$  angenommen.

Demnach werden

$$\begin{aligned} \text{pro Stunde } 40 \times 15 &= 600 \text{ kg Dampf} \\ \text{pro Tag } 24 \times 600 &= 14\,400 \text{ oder bei} \\ \text{starker Vordampfung} \\ \frac{14\,400}{8} &= 1800 \text{ kg Kohle pro Tag} \end{aligned}$$

und bei einer 7tägigen Reise  $7 \times 1800 = 12\,600 \text{ kg Kohle}$  gespart.

Führt man nun aber erst die Weisheit für eine gewöhnliche Duplexpumpe ein, deren Dampfverbrauch noch höher ist, als der der Simplexpumpe und wobei eine Ersparnis von 25 bis 30 kg Dampf pro Stunde und ind. Pf.-Kr. zu erwarten ist, so ergibt sich eine staunenswerte Rentabilität der Anlage.

Dabei sind die indirecten Vortheile durch Ausnutzung des gewonnenen Raumes bzw. Ladegewichtes noch nicht berücksichtigt.

trachten sein. Im Allgemeinen wird man den Simplexpumpen wegen ihrer größeren Einfachheit, des geringeren Gewichtes, des geringeren Raumbedarfs, der einfacheren Bedienung, des geringeren Verschleißes und des geringeren Dampfverbrauches den Vorrang geben müssen, wenn auch für gewisse Fälle, wo ein kontinuierlicher Wasserstrahl erwünscht ist (Feuerspritzen, Aschejectoren etc.) den Duplexpumpen von vielen Fachleuten der Vorrang eingeräumt wird.

Die untenstehende Abbildung zeigt eine neue Combination, nämlich eine Simplex-Compoundanordnung.

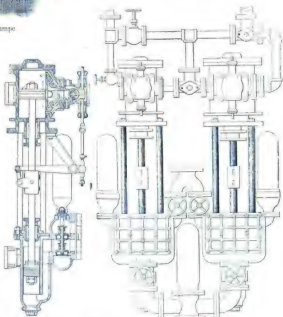
Wenn man den Dampfverbrauch der verschiedenen Pumpen in Betracht zieht, so findet man, dass die Speisepumpen mehr Dampf verbrauchen, als z. B. die Luftpumpen, und dass dieser Dampfverbrauch bei grossen Anlagen einen so erheblichen Betrag ausmacht, so dass eine Ersparnis mit Rücksicht sowohl auf Betriebskostenverringerung, als auch auf Raangewinn in den Bunkern bzw. Laderäumen sehr wohl angebracht erscheinen darf.

Bei dieser Simplex-Compoundanordnung sind 2 Simplexpumpen mit gleich grossen Pumpencylindern, aber verschieden grossen Dampfzylindern mit einander durch den Dampf gekuppelt. Die Anordnung ist so getroffen, dass man mit jeder Pumpe allein oder mit beiden zusammen als Compoundpumpe arbeiten kann.

Genaue Versuche haben ergeben, dass bei einer Pumpe von 200 mm Hub, 60 mm Wassercylindern und 152 bzw. 220 mm Dampfzylindern der Dampfverbrauch mit dem kleinen Cylinder allein  $13 \text{ kg}$ , mit der Compoundanordnung dagegen nur  $24 \text{ kg}$  pro ind. Pferdekraft und Stunde, mithin die Ersparnis  $19 \text{ kg}$  betrug.

Wie gross die mit dieser Anordnung erzielbare Ersparnis sein kann, zeigt das folgende Beispiel:

Es sei eine Maschinenanlage von  $10\,000 \text{ Pf.-Kr.}$  angenommen, deren Dampfverbrauch pro Stunde  $60\,000 \text{ kg}$  betrage. Bei einem

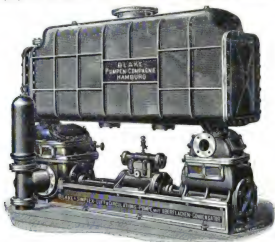
Blake-Marine-Simplex-Pumpen.  
Compound-Anordnung.



Zum Schluss weisen wir noch auf eine äusserst gedrängte Anordnung einer Oberflächen-Condensation-Anlage hin, bestehend aus einer combinirten Simplex-Luft- und Circulationspumpe mit direct

auf den Pumpen montirtem Condensator. Diese Anordnung, wie auf der untenstehenden Abbildung dargestellt ist, wird zweckmässig dort angewandt, wo mit dem vorhandenen Raume vorsichtig ge-

wirtschaftet werden muss. Sie eignet sich für Radschiffmaschinen und als Hilfscondensator für grosse Schiffe ganz besonders und wird in grösstem Umfange bei stationären Anlagen angewandt.



### Schiffbau.

#### Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (Februar).

Gattung	Dimension	Tonnage	Auftraggeber	Fertiger	Name des Schiffen
a. deutsche Werften.					
FD.	—	—	Dampf-Ges. „Triton“	Howaldtwerke, Kiel	Regenstein
FD.	560×62×49	24500 Depl.	Hamburg-Amerika Linie	Vulcan, Stettin	Patrica
FD.	180×27×18	1050 gr.T.	Dampf-Ges. „Argo“, Bremen	Bremer „Vulkan“	Köln
b. englische Werften.					
FD.	290×43×21'3"	—	Fratelli Cosulich & Co., Triest	Craig Taylor & Co., Thornaby	Anna
"	350×46×27'3"	—	Farrar, Groves & Co., London	Richardson, Dock & Co., Stockton	Bardey
"	200×30×15'6"	—	T. C. Laws, Liverpool	Earle's Shipb. & Eng. Co., Hull	Bolsma
"	350' Länge	5500 d.w.	H. B. & A. Gourlay, London	Farness, Wily & Co., Hartlepool	Hatawa
"	337×47×24'10"	—	Huddart, Parker & Co., Melbourne	Blyth Shipb. Comp., Blyth	Moorabool
"	365×47×27'6"	—	Houston's River Plate Line	Bartram & Sons, Sunderland	Hyanthos
FsD.	104×21×12	—	Eine Grimsbyer Firma	Hagerup, Doughty & Schofield, Grsby.	King Egbert
FD.	445×52×30'10"	8000 d.w.	Elder Dempster & Co., Liverpool	Palmers Shipb. & Iron Co., Jarrow	Montfort
"	352×48×27'4"	6000 d.w.	John, Cory, Cardiff	Northumberland Shipb. Co., Howdon	Ravenhoe
"	333×46'9"×23'9"	4700 d.w.	John R. Haws & Co., Liverpool	Austin & Son, Sunderland	Semastha
"	319×46×23'6"	—	Wm. Hunciman & Co., Newcastle	John Blumer & Co., Sunderland	Spenny Moor
"	—	—	W. H. Storey, North-Shields	Eine South-Shields Firma	Grecian Prince
"	336×45'6"×26'4"	—	W. Harrowing, Whiteby	J. Thompson & Sons, Sunderland	Wilberforce
"	326×40'3"×26'2"	—	Clan-Line	Thompson & Sons, Louth	Clan Macanay
FD.	345×42×25'8"	4000 Depl.	British & African Line	Vickers Sons & Maxim, Harrow	Sakoto
FD.	336×46×27'5"	6000 d.w.	R. Hopner & Co., W.-Hartlepool	Hopner, Stockton	Wandry
c. schottische Werften.					
PD.	150×24×11	156 N.R.T.	Unbekannt	Dundee Shipbuild. Comp.	Marguary
FsD.	110×20×10'8"	—	Thomas Walker, Aberdeen	John Duthie & Co., Montrose	Guding Star
FD.	142×25×12	—	J. Moaks & Co., Warrington	Scott & Sons, Bowling	Gertrude
"	—	1250 gr.T.	Clyde S. S. Comp., Glasgow	Caledon Shipb. & Eng. Co., Dundee	Saltee
Vacht	187×26×16	—	A. R. & J. M. Sladen, Windermere	Ramage & Ferguson, Leith	Shemara
FsD.	130 Länge	—	Cattle S. Fishing Co., Grimsby	Dundee Shipbuilders Comp.	Windsor Castle
FsD.	je 105×21×11'6"	—	Muir & Houston, Glasgow	Irvine Shipb. & Eng. Co., Ayrshire	Furth, Greta
FsD.	—	je 180 gr.T.	Albion S. Fish. Co., Grimsby	Eine Aberdeen Firma	Arabian, Indian
FsD.	—	200 gr.T.	C. de Groote, Ostende	Eine Glasgower Firma	Moroccos
FsD.	je 104×21×11'7"	170 gr.T.	Muir & Houston, Hull	Mackie & Thomson, Govan	Elgin, Elder, Eva
FD.	345×49'6"×28'6"	4000 gr.T.	A. Weir & Co., Glasgow	Russel & Co., Glasgow	Gymro

Anmerkung. PD. bedeutet Passagirdampfer; FD. Frachtdampfer; FsD. Fischdampfer; Kr. Kreuzer; DY. Dampfyacht.

Die zur Zeit sehr lebhaft beschäftigte Flensburger Schiffbau-Gesellschaft konnte wieder einen neuen Dampfer zur Ablieferung bringen und zwar den Dampfer „Gertrud“, welcher für Rechnung der Neuen Dampfer-Compagnie in Stettin hier erbaut wurde. Das Schiff hat folgende Dimensionen 208'0"×24'0"×14'1" und ist zur Fracht- und Passagierfahrt zweckmässig eingerichtet. Die am Sonnabend, den 4. d. Mts. vorgenommene Probefahrt lieferte ein sehr günstiges Resultat, da sowohl Schiff wie Maschine allen Anforderungen voll entsprachen. Nachdem die Probefahrtgäste von Bord gegangen, trat der von Kapitän Markwardt geführte Dampfer seine erste Reise und zwar nach Königsberg an.

Am Dienstag, den 7. März. Nachmittags 3 Uhr lief ein für Rechnung der Flensburger D.-G. von 1869 bei der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft im Bau befindlicher Dampfer von folgenden Dimensionen: 281'6"×39'×18'2" glücklich vom Stapel. In der von Fräul. Clothilde Danielsen vollzogenen Taufe erhielt derselbe den Namen „Secunda“.

Am 3. März lief ein für die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei A.-G. in Oldenburg i. Grossh. auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck neuerbauter Frachtdampfer glücklich vom Stapel. Der Dampfer, dem in der Taufe von Fräul. Bertha Wark der Name „Portimao“ gegeben war, hat folgende Abmessungen: 245'×35'×21'. Portimao wird bei einem Tiefgang von 17,6" 2300 Tons incl. Bunkerkohlen tragen.

Die Braker Firma G. H. Thyen übernahm von der Firma Paulsen & Ivers in Kiel den Neubau eines Gaffelschooners von ca. 350 Tons d. w. Das Schiff, welches aus Siemens-Martin-Stahl nach der höchsten Klasse des Germ. Lloyd erbaut wird, erhält folgende Dimensionen: 34,5×8,4×2,95 m. Es bildet das erste Fahrzeug einer neuen Schiffsgattung, mit Rücksicht auf das Modell, erhält flachen Boden, Kinnkille und grosses Mittelschwert und soll vor allen Dingen ein hervorragender Segler werden. Die Fertigstellung soll bis November d. J. erfolgen.

## Vermischtes.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 15.—28. Februar 1899 den Kaiser Wilhelm-Kanal 282 Schiffe, und zwar 144 Dampfer und 138 Segler. An der Durchfahrt theilnahmen sich 241 deutsche, 27 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 6 englische, 4 holländische und 2 russische Schiffe.

**Prüfungswesen.** Am Montag, den 20. März 1899, wird an der Bremer Seefahrtsschule eine Prüfung zum Seesteuermann beginnen. Anmeldungen sind bis spätestens am 15. März an den Director der Seefahrtsschule, Prof. Dr. Schilling, zu richten.

**Navigationsschulwesen in Russland.** Im russischen Reiche bestehen nach den Angaben der „Kaiserl. Gesellschaft zur Förderung der Handelsschiffahrt“ 41 Navigationsschulen, von denen 16 auf die Ostsee entfallen, 9 auf das Schwarze Meer, 6 auf das Weisses Meer, 5 auf das Azow'sche Meer. In diesen wurden im verflossenen Jahre 1766 Schüler unterrichtet. Ihr Examen legten 468 ab, und zwar 61 als Schiffer und 152 als Steuerleute für grosse Fahrt, 8 als Schiffer und 241 als Steuerleute für Küstenfahrt. Von den Ersteren entfällt bei Weitem die Mehrzahl auf die Navigationsschulen der Ostseeprovinzen, während auf die südlichen Häfen fast nur Schiffer und Steuerleute für Küstenfahrt kommen.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 6. März. Der Vorsitzende gedenkt mit warmen Worten der glücklichen Rettung der „Bulgaria“, sowie anderer in jüngster Zeit geschehener Ereignisse auf See, die von der Tüchtigkeit und Geschicklichkeit unserer deutschen Seeleute herabdes Zeugnis ablegen und ersucht die Versammelten in Anerkennung jener Dienste sich von den Sitzen zu erheben; was geschieht. Der Vertreter, Herrn Bröhan's, des Erfinders eines besonderen Schiffstypes, erläutert die Vorzüge und Neuerungen an einem aufgestellten Dampfermodelle, welches sich durch zwei Schrauben, eine vorne, die andere hinten, durch Tunnel gedeckt, auszeichnet. Die Tunnel verfolgen zweifachen Zweck, einmal sollen sie zur Aufnahme von Ballast dienen, andererseits den Schrauben als Schutz. An diese Ausführungen knüpft sich eine längere Debatte, in der die Vor- und Nachtheile, welche ein so eingerichteter Dampfer zu bieten vermag, abgewogen werden. Trotzdem das Resultat vorwiegend negativer Natur ist, hält es der Nautische Verein doch für sehr wünschenswerth, wenn Versuche mit einem grösseren Modell gemacht werden. Hierauf erstattete der Vorsitzende und die beiden Delegirten zum Vereinstage, über die dort gepflogenen Verhandlungen eingehenden Bericht. (Wir verweisen auf den an anderer Stelle abgedruckten Bericht.) Nachdem den Delegirten der Dank für die wirkungsvolle Vertretung des Vereins in Berlin ausgesprochen ist, wird die Sitzung geschlossen. Als Mitglied aufgenommen wird Herr Dr. jur. Traugott, zur Aufnahme vorgeschlagen 2 Herren.

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 8. März. Von der Hamburg-Amerika Linie und von Kapitän Karlowa liegen als Antwort auf in voriger Sitzung an die Genannten abgesandte Adresse bezw. Glückwunsch-Telegramm Dankschreiben vor, von deren Inhalt der Verein Kenntniss nimmt. Hierauf erinnert der Vorsitzende an den Unfall der „Moravia“ und recapitulirt die ganzen Vorgänge von der ersten Zeitungs-Meldung über die Strandung des Schiffes bis zur Rettung der Besatzung und theilt hieran knüpfend mit, dass seitens der Rhederei Rob. Sloman jun. Alles gethan ist, den Schiffbrüchigen das Leben erträglich zu gestalten. Der Vorschlag des Reduers der Rhederei eine Glückwunschadresse zu übersenden, findet ungetheilten Beifall. Hierauf wird das Dampfermodell, System Bröhan, einer Besprechung unterzogen (siehe Nautischer Vereinsbericht). Nach verschiedenen Einwänden und Bemerkungen fasst der Verein folgende Resolution: „Der Verein Deutscher Seeschiffer hält es für empfehlenswerth, wenn sich Kapitalisten finden, die das System Bröhan praktisch zur Ausführung bringen.“ Des Weiteren beschäftigt sich der Verein mit der Beantwortung folgender Fragen: Ist es zulässig, dass das Original des Schiffscertificats beim Rheder aufbewahrt wird oder soll es an Bord im Gewahrsam des Kapitäns sein? Hat eine beglaubigte Abschrift des Certificats beim Ein- und Ausklariren gesetzlich denselben Werth als das Certificat oder kann die ausländische Behörde darauf bestehen das Original-Certificat sehen zu wollen? Die Ansichten über diese Fragen sind getheilt. Einzelne Mitglieder berichten, gestützt auf eigene Erfahrungen, dass eine Abschrift genüge, Andere behaupten das Gegentheil. Eine Meinungsübereinstimmung lässt sich auch dann nicht erzielen, als aus dem H.-G.-B. der Art. 433, Abs. 2 verlesen wird, der besagt, dass das Certificat „jeden Augenblick“ vom Schiffer verlangt werden könne, um das Recht der Flaggenführung klarzustellen. Es wird beschlossen, beim Secretair der Handelskammer sichere Erkundigungen einzuziehen.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Die am 2. März sehr gut besuchte Versammlung; fand unter der Leitung des Vorsitzenden, Herrn Pickhard, statt. An Eingängen waren zu verzeichnen ein Schreiben von der Direction der Deutschen Seewarte nebst 2. Theil des Segelhandbuches für den Englischen Kanal, solche von Mitgliedern aus Tettens und hier. Verlesen wurde sodann das Referat über die letzte Versammlung des Seeschiffer-Vereins, hier, in welcher im Anschluss an den, von dem 1. Steuermann der „Margretha“ an uns eingesandten Brief, über diese Sache verhandelt war. Es wurde hierbei nochmals auf die Widersprüche hingewiesen, welche zwischen dem, von dem 1. Steuermann, angeblich freiwillig, geschriebenen Briefe und einem solchen, welcher gleichzeitig von dem 2. Steuermann an einen Freund gerichtet wurde, herrschen. Der Vorsitzende erstattete hierauf einen eingehenden Bericht über die Verhandlungen auf dem Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins und sprach am Schlusse desselben die Hoffnung aus, dass den Wünschen der Steuerleute, namentlich in Bezug auf die Abänderung des Lehrplanes der Navigationsschulen, Rechnung getragen werden möchte. Hierauf wurde noch eine Ersatzwahl zum Verwaltungsrathe vorgenommen und sodann die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 8. März 1899.

Der seit einiger Zeit ziemlich lebhafte Markt für Rückfrachten hat in der letzten Woche einer flauerer Stimmung Raum gemacht. Salpeterfrachten sind augenblicklich gänzlich leblos, desgleichen ruht das Geschäft in Getreidefrachten von den Californischen Häfen. Kohlenfrachten von Australien sowie Weizenfrachten von Melbourne und Süd-Australien sind auch gewichen. Von Neu-Seeland wird der Abschluss eines kleinen Schiffes zu 30/— gemeldet. Port Pirie hat ein promptes Schiff zu 30/— per Ton Erz nach der Tyne genommen. Fremantle zeigt andauernden Begehr für Räumte, um Jarrah-Holz zu laden, doch sind Befrachter in den Raten sehr zurückhaltend. Die Physiognomie des Frachtenmarktes auf der westlichen Halbkugel ist ziemlich leblos. Rangoon offerirt einige vereinzelte Ladungen Reis nach Brasilien zu 30/— per Ton und Calcutta hat ein Schiff zu einer mässigen Rate nach dem Continent aufgenommen. Ausfrachten sind um weiteren Schatten gewichen. Cardiff/Iquique notirt nur 12/—. Dagegen weisen die Ver. Staaten ein angenehmes Geschäft auf für Case Oil nach dem fernen Osten und wurden eine Anzahl Schiffe nach Japan zu 23/— für einen, 24/— für zwei Häfen gemacht. Nachstehend einige Abschlüsse der Vorwoche: „Holywood“, Antwerpen/San Francisco, 17/3 per Ton d. w. l. c. „John Gambles“, New-Zealand/U. K., 30/—, Option Cont., 32/6. „Elginshire“, New-Caledonia/U.K.Cont., 27/6 minus 1/3 direct.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 24. Februar 1899.

Die letzte Woche ist hinsichtlich der Getreidefrachten wieder keineswegs befriedigend verlaufen; alle in dieser Branche abgeschlossenen Charter sind nur als Verpflichtung alter Contrakte zu betrachten. In Folge der relativ geringen Räumte sollte man wenigstens nach einigen Richtungen ein Steigen der Frachten erwarten dürfen. Die Charter eines März-Bootes von 12 000 Quatr. ist zu 3 s 3 d gemeldet. Berthraten für reguläre Liniere sind fortgesetzt aussergewöhnlich schlecht. Die Raten für Zeit-Boote übersteigen etwas die anfangs von Charteren gedachten Grenzen. Im Allgemeinen ist das Geschäft schlecht und der Räumtebedarf nach ausserhalb gering. — Im Segelschiffmarkt ist keine nennenswerthe Aenderung eingetreten. Seitens der Rheder besteht die Neigung für Kisten Oel nach dem fernen Osten die laufenden Raten, welche sich beständig halten, zu acceptiren. Die Frachten nach den Colonien halten sich, jedoch ist der Bedarf nicht lebhaft genug, um das Rückhalten der Räumte seitens der Rheder, welche eine Frachtensteigerung erwarten, zu rechtfertigen. Der Bedarf für „Lumber“ nach Süd-Amerika ist mässig, wir können nicht mehr notiren als \$ 12.75 bis \$ 13.— vom Golf und \$ 9.— vom Osten nach dem La Plata. „Naval stores“-Frachten verbleiben mit guter Nachfrage fest; während die Fahrt mit Petroleum in Fässern fortgesetzt ganz vernachlässigt wird.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	1 1/4 d	10/	7/6	10/
London,	2 1/4 d	15/	10/	12/6
Glasgow,	2 1/4 d	17/6	10/	15/
Bristol	3d	17/6	10/	17/6
Hull	3d	17/6	12/6	17/6
Leith	3 1/4 d	17/6	12/6	17/6
Newcastle	3d	20/	12/6	15a17/6
Hamburg	35 s	16c.	17 cents.	50 mk.
Rotterdam	7c.	20 cts.	17 cts.	12a16c.
Amsterdam	7c.	20 cts.	17 cts.	12a16c.
Kopenhagen	2/3	20/	17/6	25/
Bordeaux	3/	32 1/2 cts.	27 1/2 c.	\$ 8
Antwerpen	2d	18/9	10/	17/6
Bremen	35 s	24c.	18c.	12c.
Marseille	2/6	20/	17/6	22/6a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 15 c. — Hamburg 25 c. — Rotterdam 28 c. — Amsterdam 28c. — Kopenhagen 1 1/4 d. — Antwerpen 21 c. — Bremen 25 c. —

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	N. Y.	Balt.	Direct.	U. K.	Continent.	Shanghai.
Getreide p. Dpfr.	3 1/4	3 1/4	3 1/4	2 1/2	2/9	.....	.....
Raff. Petrol. p. Segel	.....	.....	.....	2 1/4	2 1/4	25c.	.....
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.	.....	.....	.....
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	22c.	20c.	15c.	23c.	.....	.....	.....

## Sprechsaal.

(Eingesandt.)

Die jetzt abgeschlossene seeamtliche Untersuchung über die am 16. Januar d. J. erfolgte Strandung auf Helgoland der beiden englischen Schiffe „Four Winds“ und „Falls of Foyers“ brachte die auffallende Thatsache ans Licht, dass sich an diesem Tage gar keine Hamburger Lootsenfahrzeuge ausserhalb der Elbmündung befunden haben. Ihr zueist ist der Totalverlust der beiden grossen, mit werthvoller Ladung beladenen Schiffe zuzuschreiben. Denn man kann gewiss sagen, hätten diese beiden Schiffe Lootsen angetroffen, wo solche anzutreffen sie mit Recht erwarten durften, so wären die Strandungen nicht erfolgt. Dass keine Lotsenschoner draussen waren, scheint eine Folge davon gewesen zu sein, dass am 15. und 16. Januar sehr viele Lootsen in rascher Folge an einkommende Schiffe abgegeben worden waren, und dass die nach Abgabe ihrer Lootsen zur Elbe gesegelten Schoner keine Zeit gefunden hatten, nach ihren Stationen zurückzukehren. Das Wetter sollte sie nicht daran verhindert haben, denn um 8 h p. m. des 16. Januar, als das Schiff „Four Winds“ schon gestrandet war, berichtete man von Helgoland, nach dem Wetterberichte der Seewarte, noch Wind WSW, Stärke 6. Erst in der folgenden Nacht begann es heftig zu stürmen.

Es drängt sich nun naturgemäss die Frago auf, wie ist für die Zukunft die Wiederkehr eines solchen, für Hamburgs Schifffahrt und Verkehr unpassenden Vorkommens, des Fehlens aller Hamburger Lootsenschnur ausserhalb der Elbmündung, wenn nicht ganz unmöglich, doch so gut wie unmöglich zu machen. Eine befriedigende Antwort auf diese Frago könnte wahrscheinlich dadurch gegeben werden, dass von der betreffenden Hamburger Behörde, und wäre es auch nur für die Wintermonate, die früher geltende Abstufung in der Höhe der zu bezahlenden Lootsengelder in solcher Weise wieder eingeführt würde, dass Schiffe, die von einem Weserlotten zur Elbelootsen-galliot gebracht würden, im Ganzen nicht mehr Lootsengeld zu zahlen brauchten, als wenn sie von einem draussen kreuzenden Hamburger Schoner einen Lootsen erhalten hätten. Wäre diese Verordnung, welche die als energisch und den einkommenden Schiffen weit entgegen fahrend bekannten Weserlotten sicher mit Freuden begrüssen würden, in Geltung und würde sie mit allen zu Gebote stehenden Mitteln bekannt gemacht, ginge sie möglichst rasch sowohl in deutsche, wie englische Segelhandbücher über, würden die Weserlottensohonor in ihren Segeln anstatt „Bremen“, die Namen „Bremen und Hamburg“ oder „Weser und Elbe“ führen, so würde sich mit einem Schlage, und ohne Mehrkosten für Hamburg, die Zahl der für die Elbeschifffahrt thätigen Lotsenfahrzeuge verdoppeln und die Wahrscheinlichkeit des Vorkommens ähnlicher Unglücksfälle, wie die anfangs erwähnten, — die „Four Winds“ hatte bei Borkum auch jetzt einen Bremer Lootsenschnur gesehen — jedenfalls eine bedeutend geringere werden. H. H.



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Monatsheft.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silkenow's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinböck 1.

Geldsendungen und Expeditionssangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböck 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutschen-internationalen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg. Einzelne Nummern 3.50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreizehngroße Petitzeile oder deren Hälfte werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Anzeigen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silkenow. Entree ertheilt auch Auskunft über Belagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1884 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1899 No. 11.

Hamburg, den 18. März.

XXXVI. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Der Bestand der deutschen Kauffahrtschiffe (Anfang 1898) — Statistik des Seemanns-anges zu Hamburg (1898). — Entscheidungen des Hanseatischen Oberlandesgerichts. — Seemannsentscheidungen. — Schieds-gericht für Unfallversicherungsgesellschaften. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Sprechsaal.

### Auf dem Ausguck.

Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiff-fahrts-Ges., an Bedeutung Hamburgs zweite und Deutschlands dritte Rhederei, hat ihren Geschäfts-bericht für 1898 veröffentlicht, dessen Resultat eine in Vorschlag gebrachte 16% Dividende, ihren Ruf als „Aktionären-Eldorado“, stark befestigt hat. Aber nicht nur gelieferten die direct mit Kapital an dem grossartigen Unternehmen Beteiligten, die beneidens-werten Aktionäre, aus dem günstigen Geschäfts-ergebniss pekuniären Vortheil, sondern auch — allerdings nur indirekt — das im Dienste der Rhederei stehende Schiffpersonal. Mehr oder minder hängt der Verdienst des Einzelnen von dem der Gesellschaft ab, ebenso wie umgekehrt, an eine Er-höhung der Caplaken und an eine Aufbesserung der Heuern nicht zu denken ist, wenn die Frachten gering sind, also das Geschäftsergebniss zu wünschen übrig lässt. Gleich ihrer grösseren Kollegin, der Packetfahrt, ist die Rhederei während des ver-flossenen Geschäftsjahres stets bestrebt gewesen, den Bestand ihres Schiffsparks einer fortschreitenden Verjüngung und Vervollkommnung zu unterziehen. Drei ältere Dampfer sind vortheilhaft verkauft, die entstandene Lücke füllten die drei neuen „Bahia“, „Antonina“ und „Pelotas“ aus. Von welchen Ab-sichten die Gesellschaft geleitet war und welche Pläne sie in Zukunft zur Ausführung zu bringen gedenkt, erläutert am Deutlichsten der Geschäfts-bericht, dem wir nachstehend Folgendes entnehmen:

Mit der Reiherting-Schiffswerfte hieselbst kontrahirt haben wir den uns bereits gelieferten Dampfer „Santos“ und mit den Herren Blohm & Voß den in ungefähr 4 Monaten fertigzustellenden Dampfer „Tijona“, beide nach dem Typ der „Bahia“, mit einigen Verbesserungen. — Wir haben uns jedoch der Ueberzeugung nicht verschlossen können, dass ein weiterer Ausbau unserer Linie mit noch grösseren und schnelleren Schiffen zur unabwiesbaren Nothwendigkeit geworden ist. Demgemäss haben wir 3 neue von Anfang bis Mitte nächsten Jahres lieferbare Dampfer bestellt, und zwar 2 derselben bei der Reiherting-Schiffswerfte und den dritten bei der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft, die bei 110' Länge, 48' Breite und 32' Tiefe eine vornehnte Schnelligkeit entwickeln sollen. Diese Bauten erfordern selbstverständlich grössere Mittel, und wir mussten daher auf eine Erhöhung des Aktienkapitals unserer Gesellschaft Bedacht nehmen, da wir von einer Ausgabe weiterer Prioritäten Abstand zu nehmen wünschten. Wir unterbreiten demnach unseren Aktionären für die bevorstehende Generalversammlung den Antrag um Genehmigung einer Ausgabe weiterer 2500 Aktien à 1500 M = 3 750 000 M, wodurch das Aktienkapital unserer Gesellschaft auf die Höhe von 11 250 000 M gebracht wird. Das neue Geschäftsjahr hat sich wiederum mit guten Aussichten für den Export von Früchten eingeführt, nur Bahia dürfte uns infolge der missrathenen Tabakernte weniger Beihilfe als bisher ge-wohnt liefern. Unsere Dampfer haben während der vor-liegenden Berichtsperiode 100 Rundreisen, und zwar ohne ernstliche Unfälle zurückgelegt. Der Nettogewinn mit diversen Nebeneinnahmen und nach ausgiebigen Ab-schreibungen beträgt 1 263 347 M 95 S. Hier von verwenden wir für Tantieme-Conto (laut § 16 der Statuten) 63 141 M 18 S und für Saldovertrag auf 1899 206 M 77 S und stellen verbleibende 1 200 000 M = 16 pCt. auf das Aktien-kapital zur Verfügung der Herrn Aktionäre.

Der „N.-O.-Ztg.“ wird geschrieben, dass Officiere und Mannschaften des deutschen Schulschiffes „Sophie“, Kommandant Freg.-Kapt. Kretschmann, Gelogenheit hatten, im Hafen von Batavia einen brennenden russischen Dreimastschooner vor totaler Vernichtung zu bewahren. Das Handelsschiff führte eine Ladung schwefelhaltiger Stoffe an Bord, die zum Theil schon in hellen Flammen loderten, als die vom Schulschiffe abgesandte Löschbesatzung erschien. Ein Ueberwältigen des Feuers im gewöhnlichen Sinne, durch Schlauch, Wasser und Druckwerk war in Folge der starken, durch die Schwefeldünste hervorgerufenen Rauchentwicklung, welche ein einheitliches Arbeiten ausschloss, nicht möglich, deshalb wurde, kurz entschlossen, das Schiff in seichtes Wasser geschleppt, angebohrt und bis zur Höhe des Oberdeckes versenkt. Der Zweck des Manövers, sowie dieses selbst, war vollkommen erreicht und das Feuer bewältigt. Hierauf dichteten Taucher vom Kriegsschiffe die vorhin gebohrten Löcher im Boden, worauf die Lenzpumpe in erfolgreiche Thätigkeit trat. Um 11 Uhr Abends war das Schiff wieder flott, welches um 4 Uhr Morgens desselben Tages bereits von der Besatzung des Russen aufgegeben war. — Nicht nur haben unsere deutschen Seeleute den Schooner vom Untergang bewahrt, sondern ein Unsichgreifen des Feuers auf andere im Hafen liegende Schiffe, durch ihr energisches, schneidiges Auftreten verhindert. Die deutsche Kriegs- und Handelsmarine, welche, wie der Herr Staatssekretär Tirpitz kürzlich äusserte, von einander unzertrennlich sind, verfügen, wie der oben geschilderte Fall und ähnliche Bravourstücke letzter Wochen der Welt gezeigt haben, über ein Personal, auf das wir Deutschen stolz sein können und der Ausländer mit Bewunderung blickt. Mehr als alle in die Welt gesetzten Broschüren und Gedichte zur Verherrlichung der deutschen Gesamtmarine sind seemännische Heldenthaten, an denen es uns nicht mangelt, geeignet, auch im marinedie feindlichen Binnenländer Interesse und Liebe für emporstrebende Kriegs- und Handelsflotte zu erwecken.

Wir haben, als vor Wochen die Tagespresse mittheilte, weil der Gouverneur Ceylons, Sir West Ridgeway, mit einem Dampfer des Norddeutschen Lloyd seine Ueberfahrt nach England bewerkstelligte, habe der Lloyd allen Grund stolz zu sein, absichtlich geschwiegen, denn unseres Erachtens ist der Ruf der grossen deutschen Rhederei auch ohne diese Reclame befestigt und begründet. Was uns jetzt zu dieser Erwähnung führt, ist die in der englischen Presse auf Grund dieses Ereignisses in Folge einer Interpellation des Abgeordneten Wanklyn im Unterhause hervorgerufene Polemik. Bekanntlich antwortete der Colonialminister, Chamberlain, von dem

gewünscht wurde, er möge alle Gouverneure britischer Besitzungen zum Reisen mit englischen Dampfern verpflichten, dass die P. und O. Comp. auf vorherige Anfrage es abgelehnt habe, Sir West Ridgeway als Passagier mitzunehmen, weil er darauf bestanden, seinen Lieblingshund mit sich führen zu dürfen. Als Folge dieser Interpellation entstand nun die Streitfrage, ob das Leben an Bord englischer oder deutscher Dampfer erster Klasse angenehmer und bequemer sei. Wenn wir den Letzteren das Wort sprechen, so geschieht es in diesem Falle nicht nur vom nationalen Standpunkt aus oder weil vielleicht die Einrichtung und Beköstigung auf deutschen Schiffen vor der englischen den Vorzug verdient, sondern weil deutsche Kapitäne und Schiffsofficiere wissen, dass sie auch der Passagiere wegen da sind und nicht die Passagiere ihrerwegen, welcher Grundsatz in englischen Schifffahrtskreisen nicht allgemein maassgebend ist und merkwürdigerweise auch der Standpunkt einzelner englischen Rhedereien zu sein scheint. „Die Beamten sind des Publikums wegen da und nicht das Publikum der Beamten wegen“. Die Durchführung dieses Grundsatzes sehen wir Deutschen besonders gern vor dem Postschalter verwirklicht und John Bull in allen staatlichen Betrieben. Warum nicht auch an Bord?

Die „North Atlantic-Winter Load Line“ hat hüben und drüben, in England und in den Ver. Staaten, schon Manchem manchen Kopfschmerz verursacht. Seit der aus Amerika kommende Antrag gleich Baltimore auch New-York und Philadelphia hinsichtlich des geforderten Freibords für dorthin laufende von England kommende Schiffe zu begünstigen, vom englischen Handelsamt nach Rücksprache mit der „Lloyd Registry Society“ abgelehnt war, ist in amerikanischen maassgebenden Kaufmannskreisen eine empfindliche Erbitterung eingetreten, durch die schon manches Geschäft, das unter früheren Verhältnissen sicherlich zum Abschluss gekommen wäre, gescheitert ist. Sonst gutunterrichtete englische Zeitungen wollen nun wissen, Herr Ritchie trage sich mit dem Gedanken, den im Jahre 1893 in die Merchant Shipping Act eingeführten Passus, der Baltimore den Vortheil brachte, wieder abzuschaffen. Kommt diese Muthmaassung — denn etwas anderes ist es wahrscheinlich nicht — zur Ausführung, dann waren alle die Kämpfe und Debatten vor 1893 umsonst und die Zeit von 1893 bis jetzt, darf dann nur als Waffenstillstand betrachtet werden. Denn Das lässt sich, ohne Prophet zu sein, wohl voraussagen, Zufriedenheit würde das Handelsamt durch Wiederherstellen der vor 1893 bestandenen Verhältnisse nicht hervorrufen. Wir hätten dann wieder die alte unsinnige Geschichte. Schiffe beispielsweise nach Newport News, also

südlich von 39° N. bestimmt, sind hinsichtlich ihres innezuhaltenden Tiefganges dem gewöhnlichen Tief- ladegesetz unterworfen; ist der Bestimmungsort dagegen nördlich von 39° N., also Baltimore, so sind die Rheder verpflichtet, das Schiff den Vorschriften der „North Atlantic-Winter Load Line“ gemäss zu beladen, mithin wesentlich höher über Wasser als nach Newport News, trotzdem Cap Henry den Schiffen beider Routen als erstrebenswerthes Endziel der atlantischen Reise gilt. Hält das Handelsamt eine Aenderung der jetzt bestehenden Verhältnisse im Interesse der gegenwärtigen geschäftlichen englisch-amerikanischen Beziehungen für wünschenswerth, dann wäre es rathsam, die Südlinie der verschärften winterlichen Ladelinie-Bestimmungen nach Cap Hattas zu verlegen. Wie bekannt, ist das ein alter bisher stets unberücksichtigt gebliebener Vorschlag.

Der amerikanische Marineschriftsteller Mahan, Kapitän U. S. N., streift in seinem Werke „Einfluss der Seemacht auf die Geschichte“ — ein Buch, das nicht genug Beachtung finden kann — die Lage der europäischen Handelsschiffahrt am Ende des vorigen Jahrhunderts. Ganz besonders hat er der deutschen Schiffahrt, zu der Zeit, als der mit dem Sturz Napoleons endende langjährige Krieg zwischen Frankreich und England im Jahre 1798 begann, seine Aufmerksamkeit geschenkt und die Folgen gekennzeichnet, welche Frankreichs Vorgehen gegen England auf die deutsche Schiffahrt ausübte. Nachdem Frankreich zuerst seine Häfen England verschlossen hatte, ging dessen Handel dahin über die Niederlande und Holland, und nachdem die Niederlande gefallen waren, nahm Amsterdam den ganzen Handel auf. Mit dem Fall Hollands ging er nach Bremen und Hamburg. Letzteres, als östlicher gelegen und entfernter von den französischen Armeen, nahm den grössten Theil an sich und wurde der eigentliche Erbe Amsterdams. Es war das Emporium Norddeutschlands, durch welches die Kolonialprodukte der Welt und die englischen Fabrikate gingen und von wo sie über den Kontinent verbreitet wurden. Die Schiffahrt von Hamburg nach englischen Häfen, die im Jahre 1793 Null war, stieg auf 53 000 T. im Jahre 1795 und erhöhte sich im Jahre 1798 auf 74 000. Und mit Hamburg als Mittelpunkt theilten alle nord-deutschen Häfen den nämlichen Aufschwung. Der Gesamttonnengehalt, welcher die Häfen des nord-deutschen Gebietes aufsuchte, stieg von 120 000 im Jahre 1792 auf 206 000 1795 und erreichte im Jahre 1798 303 000. Der Werth der eingeführten Waaren stieg von 2 200 000 £ im Jahre 1792 auf 8 300 000 £ im Jahre 1795, 11 Mill. £ im Jahre 1798 und 13 500 000 £ im Jahre 1800. Nicht ganz 100 Jahre später, 1896, wurde der Seeverkehr

von Hamburg nach englischen Häfen durch 3929 Schiffe mit 2 767 580 R.-T., von englischen Häfen nach Hamburg durch 3513 Schiffe mit 2 137 847 R.-T. vermittelt, während der Gesamttonnengehalt aller Schiffe, welche die deutschen Häfen im 1896 aufsuchten, 31 046 488 R.-T. betrug.

Der vorhin erwähnten Quelle ist weiter eine Tabelle entlehnt, die neben dem anderer Länder, auch den Antheil Deutschlands am englischen Gesamtverkehr im letzten Decennium des vorigen Jahrhunderts, procentual ausgedrückt, angiebt. Wenn derselben nachstehend erwähnt wird, so geschieht es, um zu zeigen, wie gering und untergeordnet der Verkehr Englands mit Deutschland damals war.

	Einfuhr		Ausfuhr	
	1792	1800	1792	1800
Britisch-Westindien .....	20	28	11	10
Vereinigte Staaten .....	5	7	17	15
Russland .....	9	8	3	2
Deutschland und Preussen ....	5	12	9	31
Frankreich, Belgien und Holland	8	4	15	12
Mittelmeer .....	7	2	6	2
Spanien und Portugal .....	9	5	6	3
Irland .....	13	7	9	9
Asien (ohne Levante) .....	14	16	10	7
Verschiedene .....	10	11	14	9
	100	100	100	100

Sind wir auch nicht in der Lage genau procentual festzustellen, wie gross Deutschlands Antheil am englischen Gesamtverkehr gegenwärtig ist, so dürften nachstehende, dem zweiten Vierteljahrsheft zur Statistik des Deutschen Reiches entnommene Zahlen doch hinreichen ein ungefähres Bild des gegenseitigen Verkehrs im Jahre 1896 zu gestatten. Es heisst unter der Rubrik „Der Seeverkehr in den deutschen Hafenplätzen im Jahre 1896“, dass im Berichtsjahre von Grossbritannien und Irland 8217 Schiffe mit 4 280 669 N.-R.-T. in deutschen Häfen angekommen, während andererseits 5777 Schiffe mit 3 958 018 N.-R.-T. von deutschen Häfen nach Grossbritannien und Irland abgegangen sind.

Der vor zehn Jahren in Baltimore als „Recordbrecher“ gebaute Dampfer „Howard Cassard“, hat bekanntlich weder bei der Probefahrt noch später eine nennenswerthe Fahrt erzielt. Das Schiff, welches jetzt in Cramp's Werft, Philadelphia, eine sehr starke Maschine neuester Konstruktion erhalten wird, hat bei einer Länge von 225' nur 16" in grösster Breite. Die Baukosten betrugen s. Zt. £ 275 000, jedoch war der Rheder froh, nachdem bei verschiedenen Probefahrten statt der erwarteten 30 Meilen nur 8 erzielt wurden, das Schiff für £ 2500 verkaufen zu können. Ob der neue Eigentümer, dessen Namen wir nicht erfahren haben, mehr Glück mit „Howard Cassard“ hat, muss die Zukunft lehren, jedenfalls verspricht er sich von dem Umbau viel.



## Der Bestand der deutschen Kauffahrteischiffe (Anfang 1898).

Der jüngst vom Kaiserlichen Statistischen Amt veröffentlichte Ausweis über den Bestand der deutschen Kauffahrteischiffe zeigt ein weiteres Zusammenschmelzen der Segler und eine bedeutende Zunahme der Dampfer, in beiden Fällen sowohl numerisch als an Raumgehalt; ferner einen ununterbrochenen Aufschwung der Nordseeflotte auf Kosten der der Ostsee und entsprechend dieser letzteren Erscheinung ein überaus blühendes Gedeihen der grossen Nordseecentren, Hamburg und Bremen, im Gegensatz zu einer Stagnation, wenn nicht einem Niedergang der Ostseehäfen, mit Ausnahme Stettins und Flensburgs.

Mit Bezug auf die erste Folgerung muss gesagt werden, dass, zurückgreifend auf das Jahr 1875, die Gesamtzahl deutscher Kauffahrteischiffe von 4602 auf 3693 in 1898 abgenommen hat, jedoch in Folge der zahlreichen Zuwächse an Dampfern und im Verhältniss zu jenen, der geringen Abnahme der Segler die Gesamtanzahl deutscher Kauffahrteischiffe seit 1890 gewachsen ist, und zwar um 99 Fahrzeuge. Wenn man jedoch die zu Handelszwecken, also zum Transport von Gütern und Personen nicht bestimmten Schiffe, wie die Fahrzeuge der grossen Seefischerei, die Lootsenfahrzeuge, Schleppdampfer etc. ausscheidet, um den Entwicklungsgang der eigentlichen Handelsflotte kennen zu lernen, so ist allerdings eine ständige Abnahme in der Anzahl der Schiffe beobachtet worden. Um wieder dieselben Jahrgänge zu erwähnen, so ist seit 1875 eine Abnahme von 1423 Schiffen oder 31,2% und seit dem letzten Jahre allein eine solche von 41 oder 1,3% zu verzeichnen. Wir sehen also, dass die besonders in Steuermannskreisen wiederholt ausgesprochenen Klagen über die grössere Aussichtslosigkeit die höchste Stelle der Laufbahn zu erreichen, in demselben Maasse berechtigt sind, wie die Behauptung, dass Angehörige des Steuermannsstandes sich in ihrem Beruf nicht mehr alle in einer Uebergangsstellung befinden, sondern vielmehr als solche ergrauen, ohne Kapitän zu werden.

Sucht man für den Aufschwung der Nordseeflotte im Gegensatz zum Niedergang der Ostseeflotte eine Erklärung, so dürfte die wohl am Zutreffendsten sein, dass die Rhedereien — wenigstens die grossen — der Nordsee, seit langen Jahren das unbestreitbar richtige Princip „altes Material durch neues zu ersetzen“ aufrecht erhalten haben, während ihre ostelbischen Kollegen — wiederum mit Ausnahme der Stettiner und Flensburger — meistens mit ihren veralteten Kasten weiterfahren, in der Erwartung auf höhere Frachten und auf das Erscheinen eines schiffskauflustigen Skandinaviens. Ist Jahre lang auch die letztere Vermuthung ein-

getroffen, heute haben selbst die sonst als Liebhaber alter Segler bekannten Norweger keine besondere Lust und vielleicht auch kein übriges Kapital mehr die ausrangirten Ostseekähne, besonders solche mecklenburgischer Abstammung, ihrem Schiffspark einzuverleiben, und wer kann es ihnen verdenken?

Nach dieser Abschweifung wieder eine Rückkehr zum eigentlichen Thema, anschliessend an die Erörterung über den Rückgang der deutschen Handelsschiffe. Aus der Abnahme der Schiffszahl bei gleichzeitiger bedeutender Räumtezunahme, seit 1875 ca. eine halbe Million Tons, trotz der seit dem 1. Juli 1895 in Geltung befindlichen neuen Vermessungsvorschriften, ergibt sich eine Erhöhung des Durchschnitt-Raumgehalts der Schiffe, seit 1875 von 234 auf 489 in 1898, wiederum trotz des neuen Vermessungsgesetzes, welches bekanntlich namentlich hinsichtlich des Nettoräumgehalts grosse Veränderungen zur Folge hatte. Diese Entwicklung hat ihren Grund darin, dass bei dem in Folge des gesteigerten Wettbewerbs im Allgemeinen niedrigen Stand der Frachten nur noch Schiffe von grösseren Abmessungen ausreichend gewinnbringend sein können und dass mit wachsender Grösse im Allgemeinen das Verhältniss zwischen dem Frachterlös und den Betriebsunkosten günstiger wird.

Die Abnahme der Anzahl deutscher Kauffahrteischiffe im Allgemeinen ist bereits berührt, ohne die einzelnen Kategorien, Dampfer und Segler, dabei besonders zu berücksichtigen; das Versäumte mag nun nachgeholt werden. Die Zahl aller Segelschiffe hat sich seit 1875 um 1784 (41,4%) und seit 1890 um 257 (9,2%) verringert, jedoch seit 1897 um 30 (1,2%) vermehrt, während die Zahl der eigentlichen Handels-Segelschiffe (ausschl. Fischer-, Lootsenfahrzeuge etc.) von 1875 bis 1898 um 2077 (48,5%) verringert ist. Die Abnahme des Raumgehalts beträgt in derselben Zeit 292 814 R.-T. oder 33,3%. Diese wenig erfreulichen Daten werden mehr als ausgeglichen, wenn man die Entwicklung der Dampfer betrachtet, welche sich seit 1875 um 872 oder 291,6% vermehrt haben, während ihr Raumgehalt um 779 802 R.-T. oder 410,4% gewachsen ist. Innerhalb des letzten Jahres hat sich die Zahl der Handelsdampfer nicht vermehrt, dagegen ihr Nettoräumgehalt um 78 886 R.-T. oder 8,9% und ihr Brutoräumgehalt um 133 605 R.-T. oder 9,5%.

Will man die Bedeutung und den Werth einer Handelsflotte richtig beurtheilen, so kommt nicht allein die Zahl und der Raumgehalt der Schiffe in Betracht, sondern auch ihre Leistungsfähigkeit hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit, da wesentlich die Zeit in Frage kommt, innerhalb welcher eine bestimmte Menge Ladung befördert werden kann. Die Transportfähigkeit jedes einzelnen Schiffes festzustellen und für die Gesamtheit genau zu ermitteln, war desshalb dem Statistischen Amt nicht

möglich, weil es an Untersuchungen über die Geschwindigkeit der vorhandenen Handelsfahrzeuge, die Dauer des Löschens und Ladens usw. fehlt. Wohl aber lässt sich für die Transportfähigkeit der Dampfer im Vergleich zu den Seglern ein festes Durchschnittsverhältniss annehmen und hiernach die Gesamttransportfähigkeit einer Handelsflotte in der Art annähernd bestimmen, dass die durchschnittliche Transportfähigkeit der Dampfer auf diejenige der Segler umgerechnet, und dann die Letztere als Maassstab betrachtet wird. Unter Zugrundelegung dieses Verhältnisses hat sich die Transportfähigkeit sämtlicher deutscher wirklicher Seehandelschiffe seit 1875 um 139,2 seit 1897 um 6,9% vergrössert. Nord- und Ostseegebiet besonders betrachtet, führt die eingangs gemachte Bemerkung vom Aufschwung des Ersteren und der Stagnation des Letzteren deutlich vor Augen. Im Nordseegebiet beträgt die Zunahme der Transportfähigkeit seit 1875 221,9 seit 1897 7,3%, im Ostseegebiet der Niedergang 1,3% für die ganze Zeit; am 1. Januar 1897 war der niedrigste Standpunkt erreicht, ein Jahr später ist eine Zunahme von 5,1% beobachtet, ohne dass jedoch die im Jahre 1875 vorhandene Höhe wieder erklommen ist. Setzen wir statt der Prozentsätze den in Netto-Reg.-Tons ausgedrückten Raumgehalt, so repräsentirte die Transportfähigkeit der sämtlichen deutschen Handelsschiffe 1875 den Raumgehalt von 1 445 754 Tons, 1898: 3 457 759 T., davon Ostseegebiet: 535 926 resp. 528 941, Nordseegebiet 909 828 resp. 2 928 818 T.

In Nachstehendem soll die Vertheilung der Segel- und Dampfschiffe am 1. Januar 1898, nach Zahl und Bruttoreumgehalt auf die einzelnen deutschen Gebiete vertheilt, veranschaulicht werden.

Ueber die grösste Segler- und Dampferflotte verfügt das Gebiet der Freien Stadt Hamburg, sowohl was Zahl als Raumgehalt der Schiffe betrifft. Es waren 431 Segler mit 210 471 T. und 387 Dampfer mit 816 935 Br.-R.-T. in Hamburg beheimathet (gegen 1896 eine Zunahme von 126 663 Br.-R.-T.). Nach Maassgabe des Raumgehalts nimmt Bremen die zweite Stelle ein und zwar: 231 Segler zu 207 272 T. und 242 Dampfer zu 426 683 T. (gegen 1896 eine Zunahme von 84 735 Br.-R.-T.); dann folgt Schleswig-Holstein (Ostseegebiet) mit 134 Seglern 5488 und 161 Dampfer zu 121 945 T. (+ 23 040 T.), Grossherzogthum Oldenburg 216 74 150 u. 19 = 10 970 (— 7651 Br.-R.-T.); Pommern 257 = 21 355 T. und 115 = 62 270 T. (— 1880 Br.-R.-T.); Hannover (Elbe- und Wesergebiet) 429 = 18 297 T. und 51 = 30 468 T. (+ 1435 T.); Mecklenburg 57 = 30 434 und 29 = 16 380 (— 14 337 T.); Hannover (Emsgebiet) 346 = 31 804 und 28 = 3951 (+ 2026 T.); Schleswig-Holstein (Nordseegebiet) 394 = 16 990 und 31

= 12 652 (+ 5996 T.); Westpreussen 18 = 4503 und 39 = 22 297 (— 4094 T.); Ostpreussen 4 = 1419 und 33 = 15 308 (— 758 T.); Lübeck 2 = 945 und 27 = 14 251 (— 227 T.) und Rhein-gebiet 3 Segler mit 532 Br.-R.-T. und 9 Dampfer mit 11 638 Br.-R.-T. (gegen 1896 eine Zunahme von 5472 Br.-R.-T.).

Was die Segler anbetrifft, so haben dieselben numerisch mit Ausnahme in Schleswig-Holstein und Hannover in allen Gebieten abgenommen, während hinsichtlich des Raumgehalts vorwiegend eine Zunahme zu konstatiren ist. Ausgenommen Mecklenburg dessen Seglerflotte von 94 mit 46 713 T. im Jahre 1896 auf 57 mit 30 434 T. zurückgegangen ist. Bedenkt man, dass Rostock vor noch nicht langer Zeit — etwa vor zwei Decennien — hinsichtlich seiner Seglerflotte gleich hinter Hamburg und Bremen rangirte und heute erst in fünfter Reihe genannt wird, so fragt man, und nicht unberechtigt, nach der muthmaasslichen Ursache dieses Niedergangs. Vielleicht schafft die Erwähnung, dass das Rhedereigenschaft in der Warnowstadt vorwiegend noch nach Grossvaterbrauch betrieben wird, eine Erklärung. An dem Verdienst und häufiger noch an dem Deficit, welches sich am Ende des Geschäftsjahres im einzelnen Segelschiffahrtsbetriebe herausstellt, participiren einige Dutzend Rheder — nicht selten an den Schiffer durch verwandtschaftliche Bande geknüpft — unter einem Correspondenzrheder. Es ist nun leicht begreiflich, wenn sich ehemalige Schiffspartner, daselbst Rheder genannt, nach schlechten Erfahrungen nicht wieder zum Zeichnen neuer Partien bereit erklären. Die Folge ist, dass sich unter den Rostocker Seglern recht ehrwürdige alte Herren befinden, mit denen selbst unter günstigsten Bedingungen wenig verdient werden kann.

Mit Ausnahme der oldenburgischen Dampferflotte, deren Raumgehalt seit 1896 von 11 027 auf 10 970 T. gefallen ist, können alle übrigen Küstengebiete von einer Zunahme ihrer Dampfer, sowohl nach dem Raumgehalt als nach der Zahl, sprechen. Hoch an der Spitze steht natürlich Hamburg und ihm am nächsten Bremen. In grossem Abstand folgt das Ostseegebiet, der Provinz Schleswig-Holsteins mit 121 945 T., dann Pommern mit 62 370 T., von denen allein 50 929 T. auf das aufstrebende Stettin fallen etc. Nachstehende Gegenüberstellung der Segler- und Dampferflotte des Ostsee- und Nordseegebietes erläutert ohne Commentar das noch nicht Gesagte.

	Segler	Tonnage	Dampfer	Tonnage
		B.-R.-T.		B.-R.-T.
Ostseegebiet	1896	551	99 544	381
	1898	472	64 144	404
Nordseegeb.	1896	1973	550 634	687
	1898	2050	559 516	767

Unter dem am 1. Januar 1898 vorhandenen deutschen Gesamt-Dampferbestand befanden sich 1121 Schrauben- und 50 Räderdampfer; 1893 waren die Zahlen 930 resp. 56. Das gegenwärtige Verhältniss beider Dampfergattungen hat sich daher im Laufe der fünf Jahre zu Gunsten der Schraubendampfer von 94,3 auf 95,7% aller vorhandenen Dampfer verändert.

Unterschieden nach Gattung und Bauart setzte sich die deutsche Seglerflotte 1898 zusammen aus 1 Fünfmaster, 24 Viermaster, 117 Vollschiffen, 235 Barken, 40 Schoonerbarken und Dreimaster-Schooner, 30 Briggen, 31 Schoonerbriggen und Brigantinen, 101 Schoonern, 200 Gallioten, 52 Gaffelschooner und 947 andere zweimastige Fahrzeuge. Verglichen mit dem Bestand von 1893 haben die Viermaster um 9 zugenommen, die Barken und besonders die Briggen um 50 resp. 71,2% abgenommen.

Nach den Angaben der Grössenverhältnisse sind unter den Seglern am Zahlreichsten die Kleinen unter 100 R.-T. Raumgehalt vertreten und zwar nach der Zahl mit 71,0% des gesammten Bestandes. Der grösste Raumgehalt trifft auf die Grössenklasse von 1000—2000 R.-T. (49% vom Raumgehalt aller Segler). Der grösste Segler, die „Potosi“, steht unter der Rubrik 4000—4500 R.-T. allein. Bei den Dampfern überwiegen nach der Zahl Schiffe von 100—500 R.-T. (16,4%), nach dem Raumgehalt zwischen 2000 und 3000 R.-T. (22,1%). Zu der höchsten Grössenklasse 6000 R.-T. und darüber zählen 18 Dampfer mit 154 475 R.-T., von welchen 10 auf Bremen, 8 auf Hamburg fallen.

Nach Maassgabe des beheimatheten Gesamt-raumgehalts, Dampfer und Segler, folgen einander:

	Zahl der Schiffe	Raumgehalt R.-T.	Durchschnittsgrösse des einzelnen Schiffes	
			Segler Br.-R.T.	Dampfer Br.-R.T.
Hamburg	660	1 021 255	749	2116
Bremen	377	555 329	891	2028
Bremerhaven	81	77 442	1316	721
Flensburg	72	63 489	75	953
Stettin	128	53 638	63	599
Elsfleth	50	43 655	873	kein Dampfer
Kiel	76	42 312	104	650
Rostock	69	41 201	652	487
Geestemünde	56	34 083	386	669
Brake	74	26 021	346	757
Danzig	52	25 282	250	611
Lübeck	29	15 196	472	565
Apenrade	16	12 416	52	1017
Köln	9	11 638	kein Segler	1269
Oldenburg	34	11 942	52	568

Eine Folge der steigenden Entwicklung der Dampfschiffahrt und des Rückgangs der Segelschiffahrt ist, dass die Dampfer entschieden günstigere Altersverhältnisse aufweisen, als die Segler.

Nachstehende Tabelle, welche für jede Jahresklasse den Prozentsatz der Dampfer und Segler einander gegenüberstellt, dürfte besser als lange Worte ein übersichtliches Bild gestatten:

	Segler		Dampfer	
	1898	1893	1898	1893
Alter unter 5 Jahren	13.0	14.3	26.4	37.0
5—10	17.3	9.1	30.5	20.9
10—15	9.6	10.3	14.9	19.9
15—20	9.8	16.2	14.8	8.6
20—30	24.3	25.4	9.5	10.1
30—50	21.8	21.7	3.8	3.5
50 und darüber	3.5	2.4	0.1	—
Unbekannt	0.7	0.6	—	—

Zum Schluss mag noch etwas über das zu deutschen Kauffahrteischiffen verwandte Baumaterial gesagt werden. Zum Bau aller Seeschiffe wird immer mehr statt des früher beliebten Eichenholzes Stahl und Eisen verwandt. Da jedoch, wie aus obenstehenden Altersklassen zu ersehen ist, etwa der vierte Theil aller Segler, die heute unter deutscher Flagge fahren, schon vor der Gründung des Deutschen Reiches im Interesse ihrer Rhoder thätig waren, ist es nicht zu verwundern, wenn unter den am 1. Januar 1898 vorhandenen 2522 Seglern incl. Schloppschiffen 1986 aus Holz, 9 aus Holz und Eisen, 527 aus Eisen oder Stahl gebaut, sich befanden. Das zu Dampfern schon seit den letzten drei Decennien verwandte Material ist Eisen oder Stahl, desshalb sind unter den 1171 bestehenden deutschen Dampfern nur 8 Holzschiffe.

### Statistik des Seemannsamtes zu Hamburg (1898).

Der Bestand der Hamburgischen Rhederei betrug Ende 1898 296 Segler mit 3537, 392 Dampfer mit 12 010 und 8 Hochseefischdampfer mit 80 Mann Besatzung, gegen insgesamt 686 Schiffe mit 15 902 Mann im Vorjahre, mithin 275 Mann weniger in 1898. Die Finkenwälder Hochsee-Fischereiflotte zählt 148 Segler und 144 Mann. An- und abgemustert sind im Berichtsjahre 79 813 Mann auf 4828 Schiffen. Die Einnahme- und Ausgabebuchungen betrugen 12 553 769,32  $\mathcal{M}$ . Erlaubniss zur Anmusterung für nichtdeutsche Schiffe erhielten 2186 deutsche Seeleute.

a) **Anmusterung.** Angemustert sind 30 373 Mann für 813 grössere und 10 261 für 1334 kleinere Schiffe. Zu den Angemusterten erster Kategorie gehörten 11 428 dem Decks-, 12 694 dem Maschinen- und 6251 Personen dem Aufwärtungspersonal an; unter den Angemusterten der zweiten Kategorie 5393 dem Decks-, 3655 dem Maschinen- und 1213 dem Aufwärtungspersonal. Für grössere Schiffe musterten insgesamt 1824 Ausländer an, darunter 841 Skandinavier, 293 Chinesen, 140 Oesterreicher, 130 Russen, 106 Schweizer etc.; auf kleinen Schiffen musterten 734 Ausländer, darunter 407 Skandinavier, 149 Chinesen etc. etc. Hinsichtlich der Bestimmungshäfen der angemusterten Schiffe nimmt die Ostküste der Ver. Staaten mit 245 Schiffen die erste Stelle ein, dann folgt Mittelmeer mit 157, Ostküste Südamerikas mit 153, West-Indien mit 104, Westküste Südamerikas mit 103, Ostindien mit 61 etc. etc. Seit dem Jahre 1869 haben sich die vor dem Hamburger Seemannsamt Angemusterten von 11 852 auf 41 243 vermehrt. Mithin innerhalb 29 Jahren 29 391 Zunahme.



b) **Abmusterung.** Von 919 grösseren Schiffen sind 31532, von 1189 kleineren 6442 Mann abgemustert. Davon entfallen auf die erste Klasse 30002 von 849 Hamburger Dampfern, 916 von 49 Hamburger Seglern und 614 Mann von 21 sonstigen deutschen Schiffen; auf die zweite 3758 Mann auf Dampfer und 359 auf Segler der Hamburger Flotte und 1325 Mann auf sonstige deutsche Schiffe.

c) **Desertionen.** Die im Auslande Desertirten haben sowohl numerisch als procentual abgenommen; die darauf bezüglichen Ausgaben lauten 811 resp. 1,97 % von 41243 Angemusterten. Mit Ausnahme der Jahre 1892, 1893 und 1897 ist die Zahl 811 seit 1873 die höchste, der Procentsatz 1,97 wird in den meisten Vorjahren übertroffen. Unter den 811 Deserteuren befanden sich 1 Arzt, 6 Zimmerleute, 3 Bootleute, 7 Köche, 5 Quartermeister und Segelmacher, 214 Matrosen, 52 Leichtmatrosen, 53 Stewards und Stewardessen, 385 Feuerleute, 43 diverse. Von den Desertionsfällen entfallen auf New-York 362, Buenos-Ayres 92, Antwerpen 51, Genua und Baltimore je 39, Cardiff 29, Philadelphia 24 etc. etc., **Hamburg 361 Seeleute.** Im Laufe des Jahres stellten sich dem Seemannsamt 263 Deserteure, von denen 200 bestraft sind und 63 strafflos blieben.

d) **Sterbefälle.** Zur Kenntniss des Seemannsamtes gelangten 363 Sterbefälle, davon entfielen 304 auf Schiffsleute deutscher Schiffe, 35 auf deutsche Seeleute an Bord ausländischer Schiffe und 24 Passagiere. Ganz auffallend gross ist die Anzahl verstorbener Kapitäne, sie beträgt 21, und übersteigt — natürlich verhältnissmässig — alle anderen Sterbefälle. Weiter ist bemerkenswerth, dass 23 Steuerleute und 109 Matrosen, dagegen nur 11 Maschinisten, 46 Heizer und Trimmer in der Rubrik als „verstorben“ angegeben sind. Diese Gegenüberstellung dürfte als Beweis dienen, dass der Seemannsberuf zahlreiche Opfer verlangt, was hier um so auffälliger hervortritt, als man gewohnt ist, die Lebensbeschäftigung der Heizer und Trimmer, welche oft übermässig hoher Temperatur ausgesetzt sind, besonders gefährlich zu nennen. Unerwähnt mag nicht bleiben, dass bei vorher gezogener Schlussfolgerung die Zahl der auf Seglern beschäftigten Matrosen, woselbst kein Maschinenpersonal vorhanden, nicht berücksichtigt worden ist. Jedoch auch dann bleibt die Zahl der verstorbenen Matrosen im Vergleich zu der des Maschinenpersonals noch ganz erheblich. Von den 304 Sterbefällen sind 79 durch Krankheit, 99 durch Unfall, 21 durch Selbstmord bzw. Mord herbeigeführt, 105 sind ausserdem verschollen. Nach Art der Krankheit starben 7 an Fieber (gelben, Malaria- und gewöhnlichem), 6 an Berri-Berri, 5 an Hitzschlag, 1 an Opiumvergiftung (wahrscheinlich der eine gestorbene Arzt), 34 an unbekannten Krankheiten etc. Procentual ausgedrückt starben im Berichtsjahr 0,74, eine hohe seit 1882 nur einmal 1891 erreichte Ziffer.

e) **Heuern.** Die mittleren Heuern betrugen 1. Für erste Steuerleute auf transatlantischen Passagirdampfern, auf grossen Frachtdampfern, auf kleinen Frachtdampfern, auf Seglern 161,90 resp. 145,38, 117,24, 110,36  $\mathcal{M}$ . 2. Für zweite unter denselben Voraussetzungen 121,31 resp. 103,14, 81,62, 75,65  $\mathcal{M}$ . 3. Für dritte 100,82 resp. 83,03, 74,16, 67,79  $\mathcal{M}$ . 4. Für vierte der ersten beiden Klassen 86,39 resp. 77,50  $\mathcal{M}$ . Für 1. Maschinisten auf grosser Fahrt 328,52  $\mathcal{M}$ , auf europäischer oder 2. Maschinisten auf grosser Fahrt 215,69  $\mathcal{M}$ , auf Ost- und Nordsee oder 2. Maschinisten in europäischer Fahrt 135,82  $\mathcal{M}$ , 3. Maschinisten auf grosser Fahrt 127,05  $\mathcal{M}$ , auf europäischer 95,37  $\mathcal{M}$ , 4. Maschinisten in europäischer Fahrt 95,37  $\mathcal{M}$  und Maschinisten mit Patent 4. Klasse 105,22  $\mathcal{M}$ . Die mittlere Matrosen-, Heizer- und Trimmerheuer betrug 55,84 resp. 66,17, 54,40  $\mathcal{M}$ .

Von 1500 angemusterten Schiffsjungen waren 628 unbefahren. Von deutschen Konsulu sind dem Seemannsamt 140 hilfsbedürftige resp. schiffbrüchige Seeleute überwiesen; die Auslagen für deren Heimschaffung betrug 6002,06  $\mathcal{M}$ .

f) **Unfallversicherung für Seeleute.** Es kamen im Berichtsjahre 1221 Unfälle auf deutschen Schiffen zur Untersuchung, davon entfallen 1145 auf Hamburgische Schiffe. Von den Gesamtunfällen sind 220 Personen von Seglern und 1001 von Dampfern, davon 521 des Decks-, 480 des Maschinenpersonals betroffen. Die Verletzungen bestanden zumeist an Füßen, Händen etc., also an solchen Körpertheilen, die am meisten einer Gefahr ausgesetzt sind; erwähnenswerth ist, dass auch 32 Augenverletzungen vorkamen. Zur Untersuchung gelangten 279 Unfälle, von denen sich 251 an Bord von Dampfern, 28 von Seglern ereignet hatten.

g) **Klagesachen** kamen 351 Fälle gegen 493 Personen zur Verhandlung, wobei 308 Personen zu Protokoll vernommen und 298 schriftliche Beschwerden abgegeben sind. Von den erwähnten 351 Fällen sind 314 vom Seemannsamt erledigt, 37 den Gerichten zur weiteren Verhandlung überwiesen. Der Polizeibehörde sind zur Vollstreckung des seemannsamtslichen Bescheides 47 Fälle zugegangen. Der Hamburger Seefahrer-Armenkasse sind 10462,75  $\mathcal{M}$  Strafgehalte und 404,45  $\mathcal{M}$  milde Gaben überwiesen. Ersparte Gagen gingen durch Vermittelung deutscher Konsulu zur weiteren Veranlassung 2234,80  $\mathcal{M}$  ein.

Vom Seemannsamt zu Cuxhaven sind 94 Mann an- und 92 abgemustert, unter den Angemusterten befanden sich 16 unbefahrene Schiffsjungen. Die mittlere Matrosenheuer betrug für 1898 53  $\mathcal{M}$ .

## Entscheidungen des Hanseatischen Oberlandesgerichts.

Höhe des Hülfslohns. — Sind Verzugszinsen oder Prozesszinsen auf einen Hülfslohn zuzusprechen? J. D. Bischoff in Bremen, als Rheder des Schiffes „Freiburg“ gegen den Nordischen Bergungsverein. In der Nacht vom 25./26. November 1897 war das der Klägerin gehörige mit 22 oder 23 Mann besetzte Segelschiff „Freiburg“ im Englischen Kanal mit dem Dampfer „Science“ in Kollision gewesen und dabei an Steuerbordseite schwer beschädigt worden. Das Schiff füllte sich bald so weit mit Wasser, dass es auf der aus Holzstäben bestehenden Ladung trieb und fast vollständig manövrierunfähig wurde. Nachdem der Dampfer „Science“ die von ihm erbetene Hilfe abgelehnt hatte, nahm das Schiff am 26. November gegen 8 1/2 Uhr Morgens den Beistand des Schleppdampfers des Beklagten „Albatross“ an, der auf der Rückreise von England nach Hamburg begriffen war. Es befand sich damals etwa 20 Seemeilen südöstlich von St. Catharine Point. Im Verlaufe einer halben Stunde war die Schlepptrasse übernommen und das Schiff wurde seinem Wunsche gemäss nach Southampton geschleppt, wo es gegen 3 Uhr Nachmittags vor Anker ging. Am 29. November legte der beklagte Dampfer unter Assistenz eines englischen Schleppers das Schiff an den Quai. Auch nach dieser Zeit ist der „Albatross“ zur Verfügung des beschädigten Schiffes geblieben und hat ihm in Gemeinschaft mit dem Schleppdampfer des Beklagten „Möve“, der am 3. December gegen 10 1/2 Uhr Morgens eintraf und mit dem von dem Beklagten beschäftigten Taucher Andressen Dienste geleistet, die im Wesentlichen im Dichten des Lecks und in Pumparbeiten bestanden. Das Strandamt hat durch Bescheid vom 21. Mai 1898 der am 8. Juni den Parteien zugestellt wurde, den Lohn auf 30 000  $\mathcal{M}$  bestimmt. Hiergegen ging Klägerin rechtzeitig das Gericht an und beantragte, die Vergütung auf 18 000  $\mathcal{M}$  zu normiren. Beklagter bat, ihm ausser den vom Strandamt zuerkannten 30 000  $\mathcal{M}$  noch weitere 13 600  $\mathcal{M}$  nebst Zinsen zuzusprechen. Das L. G. erkannte am 23. September 1898 unter Abweisung der weitergehenden Anträge der Parteien dem Widerkläger 30 000  $\mathcal{M}$  und 6 % Zinsen seit dem Klagetage zu. Das O. L. G. III verurtheilte den Kläger zur Zahlung von 20 000  $\mathcal{M}$  nebst 6 %,

Zinsen, auf 18 000  $\mathcal{M}$  vom 15. Juni 1898, und auf 2000  $\mathcal{M}$  vom 16. September 1898. In der Begründung heisst es u. A.: Lediglich für den ersten Act, durch den das klägerische Schiff der Seenoth, in die es durch die Kollision mit der „Science“ und ihre verhängnissvollen Folgen gerathen war, entzogen wurde, wird die Vergütung nach den liberalen Grundsätzen bemessen werden dürfen, die nach ständiger Praxis die Strand-ämter und die Gerichte bei Zuerkennung des Hilfslohnes im wohlverstandenen Interesse der in Noth gerathenen Schiffe und ihrer Besatzung und nicht bloss zum Nutzen ihrer Retter zu befolgen pflegen. Die übrigen Dienste sind nach dem, was sonst als angemessen erscheint, zu entgelten. Der Werth des geretteten Gutes betrug unstreitig nicht mehr als etwa 130 740  $\mathcal{M}$ . Zieht man ausser diesen Umständen ferner noch in Betracht, dass das Leben der Besatzung des „Freiburg“ einer grossen Gefahr entzogen wurde, so muss selbst bei Anerkennung der für eine reichliche Zumessung des Hilfslohnes sprechenden Gründe eine Vergütung von 10 000  $\mathcal{M}$  als ausreichend, aber auch nicht als zu hoch erscheinen. Auch die Dienstleistungen der Beklagten nach dem Einbringen der „Freiburg“ in Southampton werden mit 10 000  $\mathcal{M}$  ausreichend belohnt. Wenn die Klägerin diesen Betrag auch als nicht angemessen bezeichnet hat, so wird er doch offensichtlich ernstlich von ihr nicht beanstandet. Denn wenn sie für das Einschleppen 8000  $\mathcal{M}$  rechnet und im Ganzen 18 000  $\mathcal{M}$  zahlen will, so bleiben für die übrigen Dienste 10 000  $\mathcal{M}$  nach. Ob die Assecuradeure vergleichsweise 30 000  $\mathcal{M}$  angeboten haben, kann dahin gestellt bleiben, da diese Thatsache die Ueberzeugung des Gerichts, dass für die geleisteten Dienste insgesamt mehr als 20 000  $\mathcal{M}$  nicht angemessen seien, nicht zu beeinflussen vermöchte.

Wie muss eine beim Schwoien eines grossen Dampfers benutzte Trosse beschaffen sein und wie ist beim Schwoien eines grossen Dampfers zu verfahren? Kapitän J. A. Thögersen, als Rheder des „Daniel“ gegen die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt A.-G. Als der einkommende beklagte Dampfer „Cheruskia“ am 24. Juli v. J. mit Hilfe der Schlepper „Concurrent“ und „Export“ im Hamburger Hafen bei der Gasanstalt schwoite, ist die Trosse des vorne nach Steuerbord austauenden „Concurrent“ gebrochen. Der Bug der „Cheruskia“ schlug in Folge dessen hart nach Backbord zurück und traf die an den Duc d'Alben vertäut liegende klägerische Bark „Daniel“. Kläger verlangt Ersatz des Schadens in Höhe von 8792,74  $\mathcal{M}$ . Beklagte hat eingewendet, die benutzte Trosse sei aus bestem Material gewesen, das Brechen derselben sei ein unglücklicher Zufall, und ein Verschulden auf beklagter Seite ausgeschlossen, bei Ausführung des Schwoimanövers sei nichts versehen. Kläger hat erwidert, die Trosse sei viel zu schwach gewesen. Das O.-L.-G. I wies am 28. October 1898 die Berufung des Beklagten gegen das verurtheilende Erkenntniss des L.-G. ab. Ueber die benutzte Trosse steht durch die Beweisaufnahme Folgendes fest: Dieselbe war zur Zeit des Unfalls zwei Monate in Gebrauch gewesen, bestand aus 324 Stahldrähten und 7 Hanfseilen, hatte einen Manila-Vorläufer von 14 m Länge, war aus bestem Material hergestellt und hatte eine Dicke von  $2\frac{1}{2}$  Zoll englisch, die durch Dehnung im Gebrauch um ein Weniges, nämlich auf ca.  $2\frac{1}{4}$  Zoll verringert war. Nach dem Gutachten des Sachverständigen Jörgensen zeigt die Trosse einen klaren Längsbruch und es erscheint darnach ausgeschlossen, dass der Bruch dadurch herbeigeführt ist, dass die Trosse einen Knick gehabt, oder dass sie auf einer scharfen Kante aufgelegen hat, wie denn auch durch die Zeugenaussagen erwiesen ist, dass der Bruch einige Fuss ausserhalb der Lippe erfolgt ist. Unstreitig gehören zur Ausrüstung von Schiffen von der Grösse der „Cheruskia“ nach Vorschrift der Classifications-Gesellschaften Lloyds und Bureau Veritas, wie auch der Seeberufsgenossenschaft vierzöllige Stahl-Schlepptrassen. Be-

klagte macht jedoch geltend, dass diese Vorschrift sich nur auf die Seefahrt beziehe, und für das Schleppen auf See Anwendung fände, wo der Druck, welchen die Trosse in Folge von Seegang auszuhalten habe, ein sehr starker sei, nicht dagegen für Schleppen im Hafen und für Hilfeleistung beim Schwoien, für letztere Zwecke würden stärkere als  $2\frac{1}{2}$  zöllige Trassen nie verwendet, und seien garnicht verwendbar, weil die Poller der in Betracht kommenden Hafenschlepper dafür nicht eingerichtet seien. Dieselbe Anschauung wie Beklagte bekunden der Sachverständige Jörgensen: 4 zöllige Trassen seien unhandlich, und würden deshalb zum Schwoien nicht gerne benutzt und der Zeuge Schwinghammer: die Trosse sei eine solche, wie sie gewöhnlich zum Schleppen und Schwoien benutzt werde; der Sachverständige Landschoff: die Vorschriften von Lloyds und Veritas würde im Hafen nicht inne gehalten. Andererseits hält dieser Sachverständige freilich dafür, dass es vorsichtiger gewesen wäre, eine  $3\frac{1}{4}$  bis  $3\frac{1}{2}$  zöllige Trosse zu verwenden, und der in Sachen der Bau-Deputation c. Beklagte vernommene Sachverständige Siegmund erklärt das Verwenden einer so schwachen Trosse zu dem in Frage stehenden Manöver für schuldvoll. In demselben Sinne äussern sich auch Opitz, Meyer und Wunderlich in dem vom Kläger zur Acte gebrachten Gutachten. Im Uebrigen haben sich die Sachverständigen übereinstimmend dahin geäussert, dass, wenn ein grosser tiefgehender Dampfer wie die „Cheruskia“ mit Hilfe eines Schleppers auf engem Raum, und folglich mit kurzer Trosse herumgedreht werden solle, der Dampfer keine Fahrt mehr voraus haben dürfe, weil die bei dem Manöver schon ohnehin auf die Trosse wirkende bedeutende Kraft durch die Vorwärtsbewegung des Dampfers noch erheblich verstärkt werde. Diese Momente sind von der Führung der „Cheruskia“ offenbar nicht gehörig berücksichtigt und in Betracht gezogen worden, und es gereicht derselben zum Verschulden, dass sie die möglicherweise an sich ausreichend starke Trosse, einer ausserordentlichen Kraftprobe ausgesetzt hat, der die Trosse nicht Stand gehalten hat.

## Seeamtsentscheidungen.

### Seeamt Flensburg.

Das Seeamt verhandelte über den Unfall, der den Kieler Dampfer „Titus“, Kapitän Stühr, am 3. October 1898 auf der Holtener Rhede betroffen hat. Der Dampfer „Titus“ hatte in Swansea eine Ladung Anthracitkohlen für Kiel eingenommen, und waren die Luken bis zur Südspitze von England offen gehalten. Erst auf der Weiterfahrt, als stürmisches Wetter eintrat, wurden dieselben geschlossen. Am 3. October wurden die Matrosen Möller und Schmidt zu einer Arbeit in den Kettenkasten geschickt. Hier zündete Möller ein Zündholz an. Plötzlich entzündeten sich die im Raum befindlichen Gase, eine Explosion hervorruhend, die das Deck sprengte und auch die beiden Matrosen an den Armen und im Gesicht verletzte. Die Verletzten sind jedoch nach kurzer Zeit wieder hergestellt. Der Marinebaurath Uthemann giebt sein Gutachten dahin ab, dass die Kohlegase in den Kettenkasten gedrungen sind, sich dort mit der atmosphärischen Luft verbunden haben und durch Entzündung zur Explosion gebracht sind. Es war ein Mangel in der Einrichtung des Schiffes, dass für das Entweichen der Kohlenwasserstoffgase nicht gesorgt worden ist. Es hätte eine Austrittsöffnung für die Gase und eine Eintrittsöffnung für atmosphärische Luft vorhanden sein müssen. Auch hätte anstatt des Holzschottes ein eisernes Schott den Kettenkasten von dem Laderaum abschliessen müssen. Der Reichskommissar führt aus, die Ursachen von Explosionen bestehen in der Entwicklung der Gase, in der mangelhaften Bauart der Kauffahrteischiffe, in der Nachlässigkeit der Schiffsführer und in der Unerfahrenheit der Schiffsmannschaft. Durch den Mangel an Ventilatoren haben sich Gase entwickelt, die durch die mangelhafte Bauart

des Schiffes nicht gehindert wurden, in die neben dem Laderaum befindlichen Räume zu dringen. Weil das Schiff aber mangelhaft eingerichtet wäre, hätte der Schiffer alles thun müssen, um den Unfall zu verhüten. Er hätte durch wiederholte Mahnungen die Mannschaft darauf aufmerksam machen müssen, dass es durchaus verboten sei, mit Licht den Laderaum und die angrenzenden Lokalitäten zu betreten. Der Schiffer hat ebenfalls es unterlassen, für Sicherheitslampen an Bord zu sorgen, auch hat er keine Unfallverhütungsvorschriften mit sich geführt. Aus allen diesen Gründen hat der Schiffer Stahr den Unfall verschuldet und beantragt er ihm das Schifferpatent zu entziehen, weil einmal ein Exempel statuirt werden muss. Das Seeamt wirft dem Schiffer Stahr allerdings vor, dass er es unterlassen, die Mannschaft auf das Gefährliche des Betretens des Laderaums mit Licht aufmerksam zu machen, er hat das Verbot nur den Steuerleuten zugehen lassen. Die Schuld trifft aber den Matrosen Möller, der in einem Raum, wo er ohne Licht hantiren konnte, ein Zündholz angerieben und dadurch die Explosion herbeigeführt hat. Zu empfehlen ist die Anbringung von Plakaten auf Kohlenschiffen, dass die an die Laderäume grenzenden Lokalitäten nicht mit offenem Licht betreten werden dürfen. Den Schiffer trifft kein erhebliches Verschulden, daher ist ihm das Schifferpatent zu belassen.

### Schiedsgericht für Unfallversicherungssachen.

Einem Trimmer ist am 12. Juli 1897 auf dem Dampfschiff „Columbia“ auf der Reise von New-York nach Hamburg ein Stück glühende Kohle auf den rechten Fuss gefallen. Er kam desshalb in das Neue Allgemeine Krankenhaus in Hamburg und blieb dort längere Zeit in Behandlung da, abgesehen von der geringen und bald geheilten Fussverletzung Arterienverkalkung und Herzvergrößerung sich herausgestellt hatte. Nach erhobenem Rentenanspruch hat die See-Berufsgenossenschaft ein Gutachten des Physicus Dr. Erman eingefordert, welcher den Zusammenhang des Herzleidens mit der Fussverletzung verneint und erachtet, dass durch Folgen des Unfalls vom 12. Juli 1897 die Erwerbsfähigkeit nicht mehr beeinträchtigt werde. Darauf ist der Rentenanspruch abgelehnt. Die dagegen erhobene Berufung verwirft das Schiedsgericht, da Kläger selbst angegeben hat, er habe sich das Herzleiden auf zwei Reisen, die er vom 24. Mai bis 16. Juli 1897 mit der „Columbia“ gemacht, zugezogen und zwar allmählich bei Verrichtung seiner normalen Betriebsthätigkeit. Nur auf Grund der Kranken- oder Invaliditätsversicherung könnten ihm, wenn er dadurch in Nothlage gerathen, Ansprüche zustehen. In diesem Verfahren kann es sich nur um die Frage handeln, ob durch die Fussverletzung eine Erwerbsbeeinträchtigung vorliegt. Es hat sich aber offenbar damals nur um eine unerhebliche und sehr bald zu völliger Heilung gebrachte Verletzung gehandelt. Auch ist ausreichend bewiesen, dass thatsächlich in Folge des Unfalls die völlige Gebrauchsfähigkeit des rechten Fusses nicht mehr behindert ist.

Ein Matrose ist am 22. August 1898 vom Dampfschiff „Chemnitz“ auf der Reise von Calcutta nach Hamburg bei schwerem Wetter über Bord gewaschen und ertrunken. Seine 52jährige Mutter hat als Ascendentin Anspruch auf Hinterbliebenen-Rente mit der Behauptung, der Verunglückte sei ihr einziger Ernährer gewesen, erhoben. Nach Auskünften des Amtsrathes am Wohnorte der Klägerin, ist Letztere wenig erwerbsfähig, der Verstorbene der Haupternährer der Familie gewesen und hat in den Jahren 1895 und 1896 im Ganzen 280 M per Post geschickt, auch seinen Verdienst am Lando der Mutter gegeben. In den letzten Jahren habe er wegen Erkrankung, der Mutter nicht viel schicken können. Bis 1897 sei die Mutter auch von dem ältesten Sohn, einem

Fischer, der gleichfalls ertrunken, unterstützt worden. Von der See-Berufsgenossenschaft ist der erhobene Rentenanspruch abgelehnt, da der Verunglückte nicht in der Hauptsache der einzige Ernährer gewesen. Die dagegen erhobene Berufung wird aus folgenden Gründen abgewiesen: In diesem Falle ist nur bewiesen, dass in den Jahren 1895 und 1896 der Verstorbene seine Mutter in ganz geringem Maasse unterstützt, keineswegs auch nur im Wesentlichen allein ernährt hat. Es kommt aber auch nicht auf die Verhältnisse an, wie sie in einer vergangenen Zeit bestanden haben, sondern darauf, wie sie gewesen sind zur Zeit des Todesfalls und der unmittelbar vorausgegangenen Zeit. Es ist ferner auch nicht einmal behauptet, geschweige denn bewiesen, dass Klägerin im ganzen Jahre vor dem Todestage des Sohnes irgendwelchen Beitrag zum Lebensunterhalt von demselben erhalten hat.

### Schiffbau.

Am 11. d. Mts. ist auf Hamburgs grösster Werft, der Herren Blohm & Voss, für die Hamburg-Amerika Linie der Doppelschrauben-, Passagier- und Frachtdampfer „Batavia“ zur Zufriedenheit aller Beteiligten vom Stapel gelaufen. Das aus Stahl nach der höchsten Klasse des „Germanischen Lloyd“ erbaute Schiff, ein Schwesterschiff der „Bulgaria“, hat folgende Dimensionen: 500'×62'×35', sowie eine Tragfähigkeit von 10250 Tons Schwergut. Der neue Dampfer wird, was ja eigentlich selbstverständlich ist, mit den neuesten technischen Errungenschaften und mit zwei vierfachen Expansionsmaschinen nach dem System Schlick ausgerüstet.

Die „Neptun“-Schiffswerft in Rostock hat mit Herrn John Stadtlander-Bremerhaven, den Bau eines Dampfers von folgenden Dimensionen 302'×41'2"×18'9" und ca. 3300 Tons Tragfähigkeit contrabirt. Der Dampfer, welcher mit elektrischer Beleuchtung, sowie allen modernen Einrichtungen der Schiffsbau-technik versehen werden soll, ist hauptsächlich für Fahrten nach dem Schwarzen Meer, Brasilien, dem La Plata etc. bestimmt. Ferner hat die Neptun-Werft den Bau eines 1300 T.-Dampfers, für die Rhederei von H. Podens in Wismar, zum 1. April 1900 zu liefern, übernommen.

Am 9. März machte der Dampfer „Senior“, auf der Werft der Oderwerke, Stettin, erbaute, seine Probefahrt, während welcher eine Fahrgeschwindigkeit von 8,4 Knoten erzielt wurde.

Der auf der Werft von Nüscke & Co., Grabow, für die Rhederei Johs. Trondelenburg, Stettin, neuerbaute Dampfer „Mockenburg“ hat seine Probefahrt gemacht, und dann die regelmässigen Fahrten zwischen Stettin, Anklam, Jarmen, Loitz, Demmin, Malchin etc. als Fracht- und Passagierschiff aufgenommen. Ein weiterer, für dieselbe Rhederei im Bau befindlicher Dampfer soll in allernächster Zeit vom Stapel gelassen werden.

Auf der Werft der Ailsa Shipbuilding Company in Troon ist ein für die Dampfschiffahrtsgesellschaft Neptun in Bremen neuerbauter Dampfer glücklich vom Stapel gelaufen, der auf den Namen „Hermes“ getauft wurde. Der Dampfer soll 1760 Tons Schwergut tragen und erhält Triple-Expansionsmaschinen von der Firma Muir & Houston (Limited) in Glasgow. Das Schiff erhält die höchste Klasse von Lloyds.

Auf der Schiffswerft und Maschinenfabrik in Helsingör lief am 11. März ein für die Rhederei H. M. Gehreckens in Hamburg bestimmter Dampfer glücklich vom Stapel und wurde auf den Namen „Söderhamn“ getauft. Die Dimensionen sind: 250'×34'×17'6", die Tragfähigkeit 2200 Tons; eine besonders kräftige Triple-Expansionsmaschine wird ihm eine für einen



Frachtdampfer bedeutende Geschwindigkeit (ca. 10 Knoten) verleihen. Die Rhederei, die mit diesem Neubau eine Flotte von 8 Dampfern besitzt, wird den „Söderhamn“ nach Fertigstellung mit in ihre regelmässige Linie nach Stockholm etc. einreihen.

Einer der wichtigsten Vorzüge, durch welche sich das nach Erledigung seiner Probefahrten ausser Dienst gestellte Linienschiff „Kaiser Friedrich III.“ und seine Schwesterschiffe von den vier Linienschiffen des „Brandenburg“-Typs auszeichnen, ist die Geschwindigkeit, auf deren möglichste Steigerung von allen modernen Marinen nicht nur beim Bau der Kreuzer, sondern auch der schweren Schlachtschiffe hingestrebt wird. Dass auch gerade die deutsche Marineverwaltung in letzter Zeit Ursache gehabt hat und auch ferner haben wird, diesem Factor ihre ganz besondere Aufmerksamkeit zu widmen, ergibt ein unter dem Gesichtspunkt der Fahrgeschwindigkeit angestellter Vergleich zwischen unseren Schlachtschiffen mit denjenigen anderer massgebenden Nationen. Die bisher für Schlachtschiffe sehr hohe Schnelligkeit von 18 Seemeilen erreichen, nach Angaben der „Wes. Ztg.“, von 34 englischen Schlachtschiffen 9, von 27 französischen Schlachtschiffen 5, von 10 russischen Schlachtschiffen 2, von 15 italienischen Schlachtschiffen 5, von den bisher unter Flagge gewesenen deutschen Schlachtschiffen nur ein einziges, nämlich „Kaiser Friedrich III.“ Nun kommt aber in Betracht, dass sämtliche englische Schlachtschiffs-Neubauten auf eine Geschwindigkeit von 19 Seemeilen, ja drei italienische Neubauten sogar auf eine solche von 20 Seemeilen erbaut werden. Wenn nun auch das Linienschiff „Kaiser Friedrich III.“ als das stärkste Schiff unserer Flotte das Vorbild für den Bau weiterer Schlachtschiffe bilden wird, so wird von der Marineverwaltung doch angestrebt, dem Anfang April auf der kaiserlichen Werft zu Wilhelmsbaven auf Stapel zu legenden Neubau „C“ eine Geschwindigkeit bis 19 Seemeilen zu verschaffen. Dieser Neubau erhält bei einem Displacement von 11 080 Tons Maschinen von 13 000 Pferdestärken.

Einen anfänglich für die englische Rhederei Leyland & Co., bei Harland & Wolff in Belfast in Bauauftrag gegebenen Dampfer, der in wenigen Wochen seefähig sein wird, hat die Hamburg-Amerika Linie käuflich erworben. Das Schiff misst über 10 000 T. und führt den Namen „Brigavia“.

## Vermischtes.

**Die Deputation für Handel und Schifffahrt** bringt hierdurch zur Kenntniss der betheiligten Kreise, dass mit dem Inkrafttreten der Verordnung des Senats vom 30. November 1898 über Vorschriften, betr. die Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Hilfsmitteln zur Krankenpflege und die Mitnahme von Schiffsärzten, die von der Deputation für Handel und Schifffahrt erlassenen Bekanntmachungen: 1. vom 2. Januar 1889, betr. die Gesundheits- und Krankenpflege an Bord von Kauffahrteischiffen, 2. vom 30. October 1889, betr. die Medicinliste an Bord von Kauffahrteischiffen, ihre Gültigkeit verlieren.

**Prüfungswesen.** Im „Reichsanz.“ wird folgende Bekanntmachung des Reichskanzlers veröffentlicht, die Abänderungen der Vorschriften über den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen enthält: Auf Grund der Bestimmung im § 31 der Gewerbeordnung für das Deutsche Reich in Verbindung mit Art. 54 der Reichsverfassung hat der Bundesrath beschlossen: 1. den § 2 der Bekanntmachung vom 6. August 1887 dahin abzuändern: § 2. Kleine Fahrt im Sinne dieser Vorschriften ist die Fahrt in der Ostsee, in der Nordsee bis zum 61. Grade nördlicher Breite, im Englischen Kanal a) mit Seeschiffen von

weniger als 400 cbm Brutto-Raumgehalt, b) mit den in § 1 unter No. 2 und 3 bezeichneten Fahrzeugen unter den ebenda angegebenen Voraussetzungen, soweit diese Fahrt nicht zur Küstenfahrt (§ 1) gehört. 2. den Reichskanzler zu ermächtigen, die durch den vorstehenden Beschluss bedingte Aenderung der Formulare (D und E) zum Prüfungs- und zum Befähigungszugriff als Schiffer auf kleiner Fahrt sowie die aus sonstigen Aenderungen der Vorschriften über den Befähigungsnachweis der Seeschiffer und Seesteuerleute sich als nothwendig ergebenden Aenderungen der zugehörigen Formulare anzuordnen.

**Das Technikum der freien Hansestadt Bremen**, eine Staatsanstalt, hat zur Zeit 4 Abtheilungen. Die Baugewerkschule — vom Verbands deutscher Baugewerksmeister anerkannt — schliesst sich in ihrem Aufbau den königlich preussischen Anstalten an, es finden jedoch für solche, welche die Abgangsprüfung bestanden, noch Ausbildungskurse statt und zwar sowohl im Hochbau, um weitere Schulung im Entwerfen, namentlich im inneren Ausbau und in der mittelalterlichen Formenlehre zu ermöglichen, als auch im Tiefbau (Strassen-, Wasser-, Brücken-, Eisenbahnbau usw.). Kenntnisse in den Elementen des Tiefbauwesens sind heute sehr wichtig für alle jungen Techniker, welche im öffentlichen Baudienste eine Laufbahn einschlagen. — Die Abtheilung für Maschinenbau und Elektrotechnik ist mit allen Ansprüchen der Jetztzeit gerecht werdenden Laboratorien ausgestattet. Die Schüler werden demgemäss nicht allein durch Vorträge und Zeichenübungen, sondern vor allen Dingen durch praktische Uebungen in der Elektrotechnik, Elektrochemie usw. ausgebildet. Zukünftige Elektrotechniker finden also die beste Gelegenheit, sich in Bremen auszubilden. In derselben Weise arbeitet die Schiffbauschule und die Seemaschinenschule. In allen Abtheilungen werden Abgangsprüfungen vor staatlicherseits ernannten Prüfungskommissionen abgehalten. Die Anstalt ist vom Reichsmarineamt besichtigt worden. Das Reichsmarineamt hat im Anschluss daran eine Anzahl kaiserlicher Beamten zur Ausbildung nach Bremen gesandt.

**Deutscher Handelsattaché und die Handelskammer in Konstantinopel.** In unserer No. 51 vom vorigen Jahre meldeten wir, so schreibt das „K. H.“, dass im deutschen Reichshaushaltsetat für 1899 ein Posten von 55 000 M. vorgesehen sei für die Entsendung von Handelsattachés an Konsularämter, unter welchen in erster Reihe Buenos Aires und Konstantinopel in Aussicht genommen seien. Das Handelsministerium hat nun, im Auftrage des Auswärtigen Amtes in Berlin, dem, zur Zeit in Konstantinopel weilenden Vorsitzenden der Bundesdelegation zur Vorbereitung von Handelsverträgen, Herrn Geheimrath N. von Dreyse, wie dieser uns mittheilt, benachrichtigt, dass bestimmt beabsichtigt wird, einen Handelsattaché für Konstantinopel anzustellen, welcher auch die Frage der Errichtung einer Handelskammer in Konstantinopel studiren soll. Die Entsendung des Handelsattachés wird sofort nach Bewilligung der hierfür im Reichshaushalte vorgesehenen Position erfolgen.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 13. März. Als Mitglieder aufgenommen werden die Herren Dr. jur. Zoder und Kapitän Hildebrandt, D. „Sibiria“, zur Aufnahme vorgeschlagen ein Herr. Hierauf findet ein Vortrag Herrn Kuippings über Rung's Universal-Bathometer statt. Redner schildert die Vorzüge des Apparates, von dem ein Exemplar und über den Prospekte und Gutachten in englischer, französischer und dänischer Sprache zur Ansicht vorliegen. Kurz resumirt, hat der Rung'sche Tiefenmesser die Vorzüge, mit einer Röhre versehen zu sein, die gleichen Maassstab für alle Tiefen hat, ferner trägt das Instrument grosse Haltbarkeit zur Schau und ist nach jedesmaligem Ein-

holen sofort wieder zum Gebrauch fertig. Der Preis beträgt 125 Kronen, das Gewicht  $12\frac{1}{2}$  kg. Aus dem anwesenden Mitgliederkreise wird befürchtet, der Apparat werde, wenn von einem in Fahrt befindlichen 18 Meilen-Boote gebraucht, nicht functioniren, da nur durch vertikales Aufschlagen auf den Grund der Mechanismus in Thätigkeit tritt und bei schneller Fahrt der Apparat leicht im spitzen Winkel den Boden berühren könne. Zweifel an der Genauigkeit, die das Loth bei Vermessungen zu gewähren im Stande ist, glaubt man auf Grund der verschiedenen von unabhängigen Personen angestellten Gutachten fallen lassen zu können.

#### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 15. März. Ein Kapitän ist zur Aufnahme als Mitglied vorgeschlagen. Eingegangen ist ein Dankschreiben der Rhederei von Rob. M. Sloman & Co., aus Anlass einer vom Verein übersandten Glückwunschartrede über die glückliche Rettung der Besatzung der „Moravia“. Der Vorsitzende geht hierauf noch einmal auf die noch nicht erledigte Frage ein: „Ist ein Original-Certificat oder eine beglaubigte Abschrift zum Ein- und Ausklaren für die jeweiligen lokalen Hafenbehörden erforderlich?“ Eine kurze Debatte greift hierauf Platz, deren Resultat ist, in nächster Sitzung noch einmal dieses Thema behandeln zu wollen. Aus der „Hansa“ wird aus deren Sprechsaal ein eingesandter Artikel, in dem Vorschläge für eine neue Dampfer-Lichterführung gemacht sind, verlesen und auf das Eingehendste besprochen. Das Facit der äusserst lebhaften Diskussion ist folgende vom Verein gefasste Resolution: „Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg hält die in dem Eingesandt der „Hansa“ No. 8 vorgeschlagene Neuerung hinsichtlich der Führung von zwei Toplichtern an verschiedenen Masten, wenn obligatorisch eingeführt, für eine Verbesserung, dagegen die Weglassung der Seitenlichter für nicht empfehlenswerth. Im Uebrigen dürfe nicht angenommen werden, dass, nachdem das neue Seestrassentrecht erst kurze Zeit in Kraft ist, Anträge um abermalige Aenderung auf fruchtbaren Boden fallen werden.“ Hierauf beschäftigt sich die Versammlung mit einem Eingesandt aus No. 9 der „Hansa“. Der Einsender kritisiert daselbst auf das Schärfste die Seelootsen-Verhältnisse vor der Elbe und schreibt der absoluten Abwesenheit jeglicher Lootsen am 16. Januar in der Nähe Helgolands den Untergang der beiden englischen Schiffe „Four Winds“ und „Falls of Foyers“ zu. Damit derartige unhaltbare Zustände bald aufhören, macht der Verfasser des Artikels den Vorschlag, die Elbe- und Weserlootsen zu kombiniren. Aus dem Kreise der Versammlung werden verschiedene Stimmen laut, die durchaus der Ansicht des Einsenders zustimmen und behaupten, eine Verbesserung der Elbe-Seelootsen-Verhältnisse sei eine kategorische Forderung. Ein activer Kapitän erzählt, dass er bei schönem klaren Wetter erst, nachdem er 6 Stunden bei Elbefeuerschiff II gelegen, einen Lootsen erhalten habe. Die Folge dieser Verzögerung bedeutete für das Schiff das Verpassen der Tide und einen Zeitverlust von mehr als zwölf Stunden. Redner ist der Ansicht, dass die gegenwärtigen Verhältnisse nicht einer Seestadt wie Hamburg würdig seien. Wegen vorgerückter Zeit wird von einer Resolution abgesehen, jedoch das Thema zur weiteren Besprechung auf die nächste Tagesordnung gestellt.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 9. März sehr gut besuchten Versammlung, welche unter Leitung des Vorsitzenden, Herrn Pickhard, stattfand, wurden zunächst 2 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen waren zu bemerken der Jahresbericht der Sociedad cosmopolita de capitanes, Valparaiso, das Protocoll über den letztthin stattgehabten Vereinstag des deutschen Nautischen Vereins, Zuschriften von Mitgliedern aus Oran, Wilhelmshaven und hier. Mitgetheilt wurde sodann, dass

unser allverehrtes Mitglied E. C. A. Frömsdorf, bei Gelegenheit der Strandung des Dampfers „Moravia“ auf Sable Island seinen Tod gefunden habe. Die Versammlung ehrte das Andenken des dahingegangenen Kollegen in der üblichen Weise. Besprochen wurde sodann die ebenfalls eingegangene Statistik des hiesigen Seemannsamtes und hierauf das Modell eines Schiffes vorgeführt, auf welchem die Schrauben in Tunneln angebracht und hierdurch eine grössere Fahrgeschwindigkeit des Schiffes herbeigeführt werden soll. Die Ansichten der anwesenden Mitglieder über diese Erfindung waren sehr getheilt. Nachdem dem Vortragenden der Dank des Vereins ausgesprochen war, wurde auf das Erscheinen der halbjährlichen Berichte aufmerksam gemacht und hierauf die Versammlung nach zwei Ersatzwahlen zum Verwaltungsrathe geschlossen.

#### Frachtenberichte.

##### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 15. März 1899.

Ausgehende Frachten sind im Allgemeinen einen Schatten flauer. Retourfrachten sind nach wie vor fest. Caseoil-Frachten von New-York nach dem Osten sind wieder fester und Befrachter sind in der Lage Tonnage bis zum December-Abladung zu nehmen.

„Waterloo“, Liverpool/Victoria, 17/6, pr. T. d. w.

„Bretagne“, Newcastle N. S. W./San Francisco, 16/—, 100 T. Lösen.

„Milton Park“, Newcastle N. S. W./Panama, 21/—, Kohlen.

„Haddon Hall“, Newcastle N. S. W./Panama, 21/—, Kohlen.

##### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Fanch, Edye & Co.

New-York, den 3. März 1899.

Einige Getreidecharter nach Cork f. O. zu 3 s 3 d sind abgeschlossen, welche die Berechtigung seitens der Charter einschliessen, die Schiffe auch nach skandinavischen Häfen unter denselben Bedingungen zu senden; ohne diese Klausel halten Vercharterungen überhaupt schwer. Der Bedarf nach grossen Schiffen für ausgesuchte Häfen ist keineswegs mehr so dringlich wie ehemals; Berth-Raten für reguläre Schiffe sind sehr mässig, ohne die geringste Aussicht einer Aenderung zum Besseren. Der Bedarf nach Räumte für allgemeine Zwecke zeigt keine Besserung, obgleich wir zahlreichen Notirungen im „Timber“-Geschäft von Golfhäfen entgegensehen, wo die Rhetler sich allmählich den Anschauungen der Charterer hinsichtlich der Raten nähern. — Zu unserem letztwöchentlichen Bericht haben wir, was Segelschiffsraumto betrifft, nichts von Bedeutung hinzuzufügen, denn der Markt zeichnete sich durch Räummangel und aus dieser Folge durch consequent stetige Raten aus.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	1 $\frac{1}{2}$ d	10/	7/6	10/
London,	2 $\frac{1}{2}$ d	15/	9/	12/6
Glasgow,	2 $\frac{3}{4}$ d	17/6	8/6	15/
Bristol	3d	17/6	10/	15/
Hull	3d	17/6	12/6	15/
Leith	3 $\frac{1}{4}$ d	17/6	11/3	17/6
Newcastle	3d	20/	12/6	15/
Hamburg	35 s	16c.	17 cents.	50 mk.
Rotterdam	6 $\frac{1}{2}$ c.	20 cts.	17 cts.	12a14c.
Amsterdam	6 $\frac{1}{2}$ c.	20 cts.	17 cts.	12a14c.
Kopenhagen	2/3	20/	17/6	25/
Bordeaux	3/	32 $\frac{1}{2}$ cts.	27 $\frac{1}{2}$ c.	\$ 8
Antwerpen	1 $\frac{1}{2}$ d	18/6	10/	17/6
Bremen	35 s	24c.	18c.	12c.
Marseille	2/6	20/	17/6	20/a25.

Baumwolle, gepr.: Liverpool 15 c. — Hamburg 25 c. — Rotterdam 28 c. — Amsterdam 28 c. — Kopenhagen 1 $\frac{1}{4}$ d. — Antwerpen 21 c. — Bremen 25 c. —

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	S. Y.	Balt.	U. K.	Direct.	Continent.	Shanghai.
Getreide p. Dpfr.	3/3	3/3	2 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$	2/9	.....	.....	.....
Raff. Petrol. p. Segel	.....	.....	2 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ a3/6	.....	25c.	.....	.....
	Hongkong.	.....	Java.	Calcutta.	Japan.	.....	.....
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	22c.	20c.	15c.	23c.	.....	.....	.....

## Sprechsaal \*).

(Eingesandt.)

### Die Ausbildung unserer Steuerleute.

In keinem anderen Berufe ist es von so ausserordentlicher Wichtigkeit, dass Theorie und Praxis sich organisch mit einander verbinden, wie in dem seemännischen, und deshalb ist es auch hier von hervorragender Bedeutung, die Ausbildung unserer angehenden Schiffsoffiziere nach beiden Richtungen hin so viel, wie nur irgend möglich zu fördern. Sucht man nun auf der einen Seite durch eine gründliche Reform des Lehrplanes der Navigationsschulen und der Prüfungsvorschriften das im Laufe der Zeit obsolet Gewordene über Bord zu werfen und das Wissen des jungen Steuermanns in den neuen Methoden der Ortsbestimmung zu vertiefen, so übersieht man andererseits völlig, dass eine praktische Anwendung des auf der Schule Erlernten unter Aufsicht des Lehrers für ihn von mindestens gleicher Wichtigkeit sein würde. Wenn der junge Seemann seine Prüfung zum Steuermann auf grosser Fahrt bestanden hat, so wird ihm von der Behörde die Befähigung erteilt, als solcher zu fahren; er kann sich also, nachdem er seiner Dienstpflicht bei der kaiserlichen Marine genügt hat, eine passende Stellung suchen. Ist ihm dieses nach vieler Mühe gelungen, so beginnt für ihn ein völlig neues Leben an Bord, denn die Pflichten eines Steuermanns sind von denen eines Matrosen himmelweit verschieden, und er fühlt gar bald, dass er nun von Neuem zu lernen beginnen muss. War er früher als Matrose die ausübende Kraft, die nur auf Befehl in Thätigkeit trat, so steht er jetzt, wenigstens auf seiner Wache, an der Stelle des Befehlshabers; er soll persönlich den Beginn jeglicher Handlung einleiten und ihre richtige und zweckmässige Ausführung überwachen. Wird ihm dies nun bei den rein praktischen Handlungen der Schiffsführung, wie Brassen, Segel setzen, bergen, reffen etc. je nach seiner persönlichen Geschicklichkeit mehr oder weniger gut gelingen, so wird ihm doch die zweckmässige Anwendung der in der Schule erlernten theoretischen Kenntnisse weit schwieriger werden, und er gelangt bald zu der Ueberzeugung, dass er, was diese Seite seines Berufs anbetrifft, in seiner neuen Stellung wieder als Lehrling zu arbeiten beginnen muss. Findet er nun, im glücklichsten Falle, einen Kapitän und willige Kollegen, die hinreichend Lust und Fähigkeit besitzen, um ihn in dieser Kunst unterweisen zu können, so wird er sich allerdings in nicht gar zu langer Zeit zu einem tüchtigen Schiffsoffizier heranbilden können; ist dies aber nicht der Fall, wie es meistens zutrifft, so ist er lediglich auf sich selbst angewiesen, und es wird von seiner persönlichen Begabung abhängen, ob er sich jemals über das Niveau des Mittelmässigen erheben wird.

Diese Erwägungen haben mich veranlasst darüber nachzudenken, in welcher Weise unsern angehenden Steuerleuten in dieser Beziehung eine bessere Ausbildung dargeboten werden könnte, und möchte ich mir gestatten, im Folgenden meine Meinung darüber vorzutragen, da dieser Punkt m. E. von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist.

Wenn ein Steuermannschüler etwa 8 Monate lang die Schule besucht, also den Kursus, bis auf die Repetition, vollständig durchgemacht hat, so müsste er während des letzten Monats an Bord eines passenden Schiffes, auf hoher See, unter persönlicher Leitung eines Navigationslehrers gelehrt werden, die erlernten theoretischen Kenntnisse der Steuermannskunst in der Praxis richtig und zweckmässig zu verwerthen. Dieses Kenntniss ist natürlich am Lande nicht zu erlangen, und doch

\*) Wenn wir vorstehendem Artikel auch Aufnahme gewährt haben, so verwahren wir uns dagegen, diesem, unserer Meinung nach, wenig praktischen Vorschlag des Einsenders, beizustimmen. Die kaiserliche Marine wird sich auch schönstens bedanken dem angeregten Vorschlag Folge zu geben. D. Red.

ist sie eine höchst wichtige, wenn nicht gar die wichtigste, was jeder Sachverständige ohne Frage zugeben wird. Gleichzeitig würde dann leicht die unentbehrliche Repetition in einigen Unterrichtsstunden mit vorgenommen werden können. Die Folge dieser neuen Einrichtung würde sein, dass unsere jungen Steuerleute an Bord bedeutend mehr zu leisten vermöchten, und mit einem nicht unwesentlich erhöhten Sicherheitsgefühl an der Schiffsführung sich betheiligen könnten, was im Falle der Noth, z. B. bei Erkrankungen des Kapitäns und Obersteuermanns von nicht zu unterschätzendem Werthe sein, und die Sicherheit von Leben und Eigenthum auf See nicht unerheblich erhöhen würde.

Die kaiserliche Marine, die doch ein so grosses Interesse an der Ausbildung unserer Seeleute hat, da sie aus den Reihen unserer Kapitäne und Steuerleute ihre Reserve-Offiziere erwählt, würde gewiss gerne bereit sein, an den Uebungsfahrten, die sie mit den Schiffsjungen- und Kadetten-Schulschiffen unternimmt, einen Navigationslehrer und einige Schüler Theil nehmen zu lassen, und hier würde gerade der richtige Ort sein, wo den theoretisch hinreichend vorgebildeten Schülern die Anwendung des Erlernten in der musterhaftesten Weise beigebracht werden könnte, denn Nord- und Ostsee mit den angrenzenden Gewässern bieten für die Erlernung der praktischen Steuermannskunst das geeignetste Feld. Hier könnte der Schüler auch am zweckmässigsten im „Praktischen“ geprüft werden, denn nur hier liesse sich thatsächlich feststellen, ob er die nautischen Instrumente mit hinreichender Sicherheit zu handhaben und die geeignetste Zeit zu ihrer Benutzung auszuwählen versteht. Die durch diese Einrichtung den Schülern erwachsenden Mehrkosten würden verschwindend klein sein und gar nicht ins Gewicht fallen können, in Anbetracht des grossen Vortheils, der dadurch erzielt werden könnte. Für die Lebenshaltung an Bord hätte selbstverständlich jeder Schüler ein angemessenes Kostgeld zu entrichten, dies ist für ihn keine Mehrbelastung, weil er am Lande diese Ausgabe auch zu bestreiten hat.

Da nur der Sommer die geeignetste Zeit sein würde, um einen solchen Unterricht an Bord zu erteilen, so müssten die Steuermannskurse aller deutschen Navigationsschulen so gelegt werden, dass ihr Schluss in die Zeit von Mitte April bis Mitte September fiele, so dass  $\frac{1}{3}$  aller Steuermannschüler etwa je einen Monat an Bord sein könnte. Da die kaiserliche Marine alljährlich während mehrerer Monate sowohl in der Ostsee, als auch in der Nordsee mindestens ein Schulschiff zu Uebungszwecken in Dienst zu stellen pflegt, so würde die Ausführung meines Vorschlags auf dieser Seite voraussichtlich nicht nur keinen Schwierigkeiten begegnen, sondern wegen der vortheilhafteren Ausnützung der Uebungsfahrten begrüsst werden. Die Verlegung der Unterrichtskurse dürfte leicht zu bewerkstelligen sein, und die Anzahl der Steuermannsprüfungen würde sich bei zweckmässiger Einrichtung vermindern lassen, wodurch wieder Kosten erspart würden.

Dies ist in kurzen Zügen meine Ansicht über eine Aenderung in der Ausbildung unserer jungen Steuerleute, die besonders in jetziger Zeit, wo man bestrebt ist eine Reform im Navigationsschulwesen eintreten zu lassen, m. E. wohl in Erwägung gezogen zu werden verdient, da die Verwirklichung meines Vorschlags ohne Zweifel von grossem Nutzen für unsere Schifffahrt sein würde, und aus diesem Grunde trage ich kein Bedenken, sie der Oeffentlichkeit zu übergeben, und alle Kollegen und sachverständigen Männer aufzufordern, meinen Vorschlag einer ersten Prüfung zu würdigen und ihre Meinung darüber offen auszusprechen. Dann wird es vielleicht gelingen, unsern angehenden Steuerleuten eine tadellose und mustergültige Ausbildung zu bieten, und auch auf diesem Gebiete landesherrlicher Fürsorge an der Spitze aller Nationen marschiren.

Theodor Lünig, königl. Navigationslehrer.



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Meistorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Verlegung in Bremen: H. W. Söhlmann's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinböf 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Meistorff, Hamburg, Steinböf 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostvereins 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern 1 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreizehngelassene Zeilenbreite oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Söhlmann. Erstere schreibt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1884 u. f.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1899 No. 12.

Hamburg, den 25. März.

XXXVI. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Risslands Aussenhandel und Handelsbeziehungen zu Deutschland. — Bergungsgesetze verschiedener Nationen. — Halbjähriger Bericht des Vereins Seestenerheute zu Hamburg-Altona. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Buchersaal.

Beim Schluss des ersten Quartals (No. 12) machen wir unsere geehrten Abonnenten darauf aufmerksam, dass wir die unverweigte Annahme der nächsten Nummer des zweiten Quartals (13) als Fortsetzung ihres Abonnements ansehen.

### Die Verlagshandlung.

### Auf dem Ausguck.

Wiederum haben zwei deutsche Rhedereien ihre Geschäftsberichte veröffentlicht, die Deutsche Dampfschiff-Gesellschaft „Hansa“, Bremen und die Deutsche Ost-Afrika-Linie, Hamburg. Die Bremer Rhederei rangirt hinsichtlich der vorgeschlagenen Dividende von 14 % gleich nach der Hamburg-Südamerikanische Linie, und hat auch gleich dieser den Verkauf von vier älteren Dampfern ihres Schiffsparks durch eine gleiche Anzahl neuer ersetzt. Ferner sind drei Schiffe im Bau, deren Ablieferung im Laufe des Jahres erfolgen soll. Ganz besonderer Wiedergabe aus dem Jahresbericht werth, ist die Mittheilung, über eine zum Nutzen aller Beamten der Gesellschaft gegründete Pensionskasse. Das Zustandekommen dieses wichtigen Ereignisses begleitet der Vorstand mit folgenden Worten:

Endlich haben wir auch den lange gehegten Wunsch zur Ausführung bringen können, für unsere mit festem Gehalt angestellten Beamten am Lande wie auf den Schiffen eine Pensionskasse zu errichten. Dieselbe ist mit dem 1. April v. J. in Thätigkeit getreten und haben wir ihr die bei der Gründung auf dem Unterstützungsfonds stehende Summe von 40000 M. als Stiftungsfonds überwiesen, sowie aus dem diesjährigen Gewinn ferner 60000 M. Der Vermögensbestand der Kasse stellt sich per 1. Januar 1899 auf 158714,65 M. wird aber bei der grossen Zahl unserer Angestellten weiterer Dotierung bedürfen.

Des Weiteren entnehmen wir über die Ausgaben und Einnahmen, sowie die vollführten Reisen im Laufe des Jahres nachstehende Angaben.

Der Bruttogewinn, nach Abzug der Abschreibungen, beträgt 2227682,81 M. Nach Absetzung der Handlungsunkosten, Anleihezinss und der Beiträge zur Unfall-, Invaliditäts- und Altersversicherung und zur Krankenkasse 385169,80 M. verbleibt ein Reingewinn von 1642513,91 M. Hierzu Vortrag aus 1897 4197,47 M., demnach Ueberschuss 1646711,38 M. Nach Ueberweisung an den Kessel-Erneuerung- und Reparaturfonds von 50000 M., an die Pensionskasse von 10000 M. schlagen wir vor, eine Dividende von 14 %, mit 1400000 M. zur Vertheilung zu bringen und den nach Abzug der Tantieme an den Aufsichtsrath von 114251,30 M. verbleibenden Saldo mit 22459,18 — auf neue Rechnung vorzutragen.

Die Ost-Afrika-Linie war im verflossenen Jahre nicht wie ihre Kollegin an der Weser in der glücklichen Lage behaupten zu können, „die Frachten stiegen allgemein und andauernd, sie schlossen gegen Ende des Jahres mit fester Tendenz und das Fracht-

geschäft war im verflossenen Jahre ein ungemein gutes.“ Sie hatte mit verschiedenen Widerwärtigkeiten finanzpolitischer und wirthschaftlicher Natur jener Länder zu kämpfen, in deren Häfen hauptsächlich ihre Schiffe verkehrten. Der Vorstand äussert sich hierüber folgendermaassen:

Wie in 1897 haben wir auch in 1898 unter dem immer weiter fallenden Kurse des Milreis gelitten. Nachdem der frühere Vertrag mit der portugiesischen Regierung aufgehoben worden ist, hoffen wir nunmehr diese Verluste vermeiden zu können, was sich indessen erst im nächsten Abrechnungsjahr bemerkbar machen wird. Die geschäftliche Depression in Südafrika, die wir schon im vorigen Bericht erwähnten, hat während des ganzen Jahres 1898 angehalten, so dass die Verkehrszunahme nicht im Verhältniss zu der Vermehrung der Reisen stand. Ein dritter Faktor, der das Jahresresultat ungünstig beeinflusste, war der in Wales ausgebrochene Kohlenarbeiterstrike. Wir waren dadurch gezwungen, minderwerthige Kohlen zu erhöhten Preisen im Ausland zu kaufen.“

Wenn trotz solcher unverschuldeter und unvor-gesehener Hindernisse für die Aktionäre eine Dividende von 3% in Vorschlag gebracht wird, so ist das gewiss eine anerkennenswerthe Leistung der Leitung. Unter Berücksichtigung des Gesagten haben die Steuerleute der Rhederei um so grössere Ursache für die im Laufe des letzten Jahres erfolgte Erhöhung ihrer Gagen dankbar zu sein. Bekanntlich war es gerade die Ost-Afrika-Linie, welche als eine der ersten, das Gesuch des Vereins der Steuerleute um Gagenerhöhung berücksichtigte. Aus dem Geschäftsberichte mögen noch folgende Daten Erwähnung finden:

„Die achte Jahresabrechnung unseres Unternehmens für den Zeitabschnitt vom 1. Januar 1898 bis zum 31. December 1898 ergibt einen Gewinn der Reisen von 978 392 Mk 7 ¢ gegen 922 602 Mk 74 ¢ im Jahre 1897, der Betriebsüberschuss beträgt 914 862 Mk 13 ¢. Es wurden 25 Reisen, alle durch den Suez-Kanal gehend, ausgeführt. Wir schlagen vor, von dem Ueberschuss 737 473 Mk 84 ¢ zu Abschreibungen auf die Schiffe, Leichter und Inventar zu verwenden. Danach und nach Dotirung des gesetzmässigen Reservefonds sowie nach Abzug der Tantième des Aufsichtsrathes und des Vorstandes bleibt eine Summe von 150 805 Mk 44 ¢ zur Verfügung, aus der wir vorschlagen 3% Dividende auf das Aktienkapital von 5 000 000 Mk zur Vertheilung zu bringen und den verbleibenden Saldo von 805 Mk 44 ¢ auf die nächste Abrechnung vorzutragen.“

Die Pilotchart vom 1. März sowie die Monats-Wetterübersicht des Hydrographischen Amtes zu Washington rekapituliren in gedrängter Kürze über die furchtbare Sturmperiode während des Februarmonats im Nordatlantischen Ocean. Den gemeinsamen Angaben zufolge, war das Wetter gerade im Track der transatlantischen Dampferrouten ausnahmsweise schlecht. Die Sturmcentren im Januar suchten hauptsächlich Neu-Schottland und Neufundland heim, während das Sturmareal des Februar zwischen

dem 40. und 48. Breitengrad zu suchen ist. Auf der Pilotchart sind nicht weniger als zehn Bahnen von heftigen Stürmen verzeichnet, von denen einige sich im Golf von Mexiko entwickelten und in unverminderter Stärke den ganzen Atlantik bis zur Nordspitze Schottlands durchquerten. Abgesehen von den dicken rothen Streifen, die sinnbildlich die Bahnen der verschiedenen Sturmcentren darstellen, gewährt die Karte auch durch die vielen vermerkten Wracks und treibenden Bojen ein farbenreiches Bild. Ganz besonders trifft dies in der Nähe der amerikanischen Küste zu. Die südliche Route der von Gibraltar nach Newyork laufenden Dampfer ist nicht weit vom Bestimmungsorte förmlich mit treibenden Wrackstücken besät. Berücksichtigt man, dass dem Hydrographischen Amt zur Zeit der Publikation der Pilotchart Berichte über die Folgen der Februarstürme nur vereinzelt vorlagen, dann ist die Muthmaassung wohl berechtigt, in der nächstmonatigen Karte ein noch farbenreicheres Bild vor Augen zu bekommen.

Der französischen Deputirtenkammer ist nach vierjähriger Pause abermals ein Gesetzentwurf, betreffend den Bau eines Schiffskanals von der Rhône nach Marseille durch die Regierung zugegangen. Die Herstellungskosten, zur Hälfte von der Marseiller Handelskammer und dem Generalrath der „Bouches du Rhône“ gedeckt, sind auf achtzig Millionen Frank veranschlagt. Der Zweck des Kanals ist, Marseille, dessen Glanz durch das aufstrebende Hamburg und Antwerpen in letzten Jahren bedenklich verdunkelt ist, mit allen schiffbaren Flüssen und Kanälen des Rhönethals in direkte Verbindung zu bringen. Die Marseiller versprechen sich von der Realisirung des Projektes grosse Vortheile, die aber unseres Erachtens nur voll ausgenutzt würden, wenn auch der Oberlauf der Rhône bis nach Lyon durch Ausbaggerungen verbessert und derart vertieft wird, dass er auch von grösseren Schiffen benutzt werden kann. Allerdings würde, um Das anführen zu können, ein Kapital nöthig, grösser als das zum Bau des Rhônekanals erforderliche. Erwägungen nach dieser Richtung sind in Marseille bereits des Oeffteren gemacht, ohne in maassgebenden Kreisen das Verständniss und Entgegenkommen zu finden, was sie wegen der Wichtigkeit des Gegenstandes wohl verdienten. Jedoch wir haben keineswegs Veranlassung einer Schiffbarmachung der oberen Rhône das Wort zu reden, weil deutsche Seehäfen, wenn ein derartiger Plan Verwirklichung fände, gowiss nicht dabei profitieren.

Ein neues Gesetz, welches das Verhältniss amerikanischer Seeloute zu Schiffer und Rheder zu regeln bestimmt ist, hat bekanntlich seit dem 20. Februar gesetzwirkende Kraft. Da es sich in erster Linie darum handelt, die keineswegs scharf gekennzeichneten Pflichten der amerikanischen Rheder der Schiffsbesatzung gegenüber festzustellen, so kann man von einem Seemannsschutzgesetz sprechen. Besondere Bestimmungen über die Grösse und Einrichtung der Mannschaftsräumlichkeiten sind vorgesehen, und um eine promptere, als bisher beliebte Auskehrung der verdienten Heuer zu veranlassen, nicht misszuverstehende Vorschriften niedergelegt. Ebenso ist der Strafen Erwähnung gethan, denen der Rheder ausgesetzt ist, wenn er oder seine Bevollmächtigten ein seeuntüchtiges Schiff auf die Reise schicken. Der hierauf bezügliche Paragraph lautet:

„Wer wissentlich ein amerikanisches Schiff in See schickt oder durch seine Beauftragten schicken lässt, dessen Beschaffenheit eine Lebensgefahr für die darauf befindlichen Personen in sich birgt, verfällt in Geldstrafe bis zu \$ 1000 oder in Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren Gefängniss.“

Das Desertionsvergehen wird nicht mehr durch Freiheits-, sondern durch Geldstrafe gesühnt. Das Advancenoten-System soll vollständig abgeschafft werden. Ganz besonders dürfte diese letztere Bestimmung — wenn sie konsequent durchgeführt wird — eine wohlthuende Wirkung ausüben. Denn das lässt sich nicht leugnen, der amerikanische Seemann bedarf gegen das schmutzige Ausbeutesystem der Landhaifische einen wirksamen Schutz. Im Allgemeinen zu wünschen bleibt, dass die neuen Vorschriften im Sinne des wahrscheinlich wohlmeinenden Gesetzgebers überall Anwendung finden.

Auf einer jüngst in St. Petersburg abgehaltenen Konferenz, an der hervorragende Fachleute theilnahmen, ist über die Mittel diskutirt, welche empfehlenswerth sind, eine Ausbreitung des russischen Seeverkehrs zu ermöglichen. Man kam überein, dass das gesteckte Ziel, russische Agricultur-Erzeugnisse auf den ausländischen Markt zu bringen, am Wirksamsten erreichbar sei, durch Einstellung schneller Dampfer, als Verkehrsmittel zwischen baltischen und ausländischen Häfen. Zu diesem Zwecke sollen russischen Schiffsfahrtsfirmen staatliche Unterstützungen, in Gestalt von Meilen-Prämien, seitens des Staates zugewandt werden.

Durch die englische Presse macht folgende Erzählung die Runde: „Der Dampfer „Woodford“, ein für Bulk-Ladung gebautes Schiff, dessen Einrichtung bis zu einem bestimmten Grade ein Selbsttrimmen der Ladung ermöglicht, liegt in Newport unter dem Kohlenspruit. Die Ladung ist vollständig an Bord, bis auf eine gewisse Quantität, den Rest, dessen gleichmässige Vertheilung auf den ganzen Raum durch maschinelle Thätigkeit nicht möglich ist, wesshalb die Thätigkeit ansässiger Kohlentrimmer beansprucht wurde. Diese an Bord angelangt, theilen dem Schiffsführer, nach längerer Besprechung untereinander mit, nur dann den Rest der Kohlen zu trimmen, wenn ihre Bezahlung nach der gesammten an Bord befindlichen Kohlenladung bemessen werde. D. h. also, wenn ihnen eine Arbeit vergütet wird, die durch maschinelle Thätigkeit bereits zum grössten Theile bewerkstelligt ist. Der Schiffer, resp. die Rhederei wiesen entschieden ein derartiges Anerbieten zurück, weil durch Bewilligung der maasslosen Forderung etwa £ 30 Mehrkosten erwachsen würden. Am Orte selbst sind, aus Furcht vor Misshandlungen und in den Ruf eines „Strikebrechers“ zu kommen, Arbeiter nicht aufzutreiben, wesshalb die fehlenden Kräfte aus London requirirt werden müssen. Innerhalb acht Stunden nach Ankunft der Londoner Arbeiter, die vom Bahnhof zum Schiff, sowie daselbst und vom Schiffe zum Bahnhof, durch starke Polizeimannschaften vor Gewaltthätigkeiten der Newporter Trade-Unions-Mitglieder geschützt werden, ist das Schiff getrimmt und seeklar. Der aus Anlass der Anmaassung der Newporter Kohlentrimmer entstandene Zeitverlust beträgt für das Schiff mehr als 24 Stunden.“ Wenn diese Begebenheit vorstehend erwähnt ist, so geschah es, um einmal deutschen am Schifffahrtsbetriebe beteiligten Erwerbsklassen vor Augen zu führen, wie weit der Terrorismus der Arbeiter-Gewerkschaften in solchen Ländern geht, deren Arbeitgeber, sei es auch nur einmal, die unter Androhung eines Strikes gestellten Forderungen der Arbeitnehmer bewilligt haben. Mögen wir in Deutschland vor solchen Zuständen bewahrt bleiben, das ist gewiss eines jeden billig und gerecht denkenden Menschen Ansicht.

## Russlands Aussenhandel und Handelsbeziehungen zu Deutschland.

Von M. Lewski.

Die wirthschaftliche Entwicklung Russlands und die Rolle, welche dieses Reich gegenwärtig auf dem Weltmarkt spielt, haben die natürliche Folge, dass das Interesse für die Handelswissen-



schaft, namentlich aber für das Problem des Weltmarktes, dort ein immer regeres wird. Aus diesem Interesse heraus ist vor Kurzem in Russland ein werthvolles Werk herausgewachsen, das auch für die europäische Nationalökonomie und Handelswissenschaft eine weitgehende Bedeutung haben dürfte. „Der Welthandel im 19. Jahrhundert und die Stellung Russlands in demselben“ von R. Gulischumbarow ist ein Versuch grossen Stils, ein Bild des Welthandels im 19. Jahrhundert sowie der produktiven Kräfte eines jeden Landes mit besonderer Berücksichtigung des russischen Reiches zu entwerfen. Das Werk hat nun auch einen officiellen Character, indem der Director des Departements für Handel und Manufaktur, W. J. Kowalewski, demselben nahesteht und zu seinen geistigen Urhebern mitgehört. Das Werk zerfällt in folgende Abschnitte: 1) Das geschichtliche Schicksal des Weltmarktes, 2) Die wichtigsten Waaren des internationalen Austausches im 19. Jahrhundert, 3) Die Produktivkräfte der für den Welthandel in Betracht kommenden Staaten und die Handelsbeziehungen Russlands zu denselben, 4) Russland und Handelsbeziehungen zu andern Ländern, 5) die Resultate der Weltwirthschaft im 19. Jahrhundert und 6) die gegenwärtige Lage des Weltmarktes.

So lehrreich die Studien des Verfassers über den Weltmarkt, die Produktivkräfte der verschiedenen Länder und die Weltwirthschaft sind, so stehen im Vordergrund des deutschen Interesses die Ausführungen über den Aussenhandel und die Produktivkräfte Russlands sowie die Handelsbeziehungen des russischen Reiches zu Deutschland.

Im Aussenhandel Russlands herrschte zumeist die Ausfuhr vor, welche nur in den in politischer und ökonomischer Beziehung für Russland ungünstigen Jahren unter die Einfuhr sank. So war es am Ende des vorigen Jahrhunderts, als in den Jahren 1788—89 die Ausfuhr die Einfuhr um  $9\frac{1}{2}$  Millionen Rubel überstiegen hat; die alsdann im Jahre 1791 erfolgte aussergewöhnliche Zunahme der Ausfuhr rief ein starkes Sinken des Kurses hervor, zu dessen Hebung eine Zollsteigerung auf Einfuhrwaaren, in einigen Fällen sogar ein vollständiges Verbot derselben (Luxusartikel) vorgeschlagen worden ist. Die Zölle für die Einfuhrwaaren wurden in Metallvaluta entrichtet, während für die Ausfuhrwaaren mit Papiergeld gezahlt wurde. Der in diesem Sinne zusammengestellte Tarif trat seit dem Jahre 1797 in Kraft und bestand bis zum Jahre 1810, wo man bei der neuen Durchsicht des Tarifs für einige Waaren die Zölle noch mehr erhöhen, und die Einfuhr fertiger Waaren dagegen ganz verbieten musste.

Nach dem Zustandekommen der Heiligen Allianz wurde der Zolltarif wiederum verändert, während

der Tarif vom Jahre 1816 den ausländischen Waaren gegenüber eine grössere Toleranz übte. Diese Strömung wurde bald noch stärker, und der neue Tarif von 1819 gewährte schon bedeutende Erleichterungen der Einfuhr. Diesem Umstand ist es wahrscheinlich zu verdanken, dass in den Jahren 1820—21 die Einfuhr zum ersten Mal in diesem Jahrhundert die Ausfuhr überwogen hat:

	1819	1820	1821	1822
Einfuhr in Mill. Rubel				
Assignment . . . . .	177,1	245,2	208,0	156,5
Ausfuhr in Mill. Rubel				
Assignment . . . . .	215,1	222,5	200,1	188,2

Eine solch schroffe Erleichterung der Einfuhr ausländischer Waaren nach einem Lande mit geringer wirthschaftlicher Entwicklung übte einen drückenden Einfluss auf die Produktivität desselben aus, so dass im Jahre 1819 eine Revision des Tarifes vorgenommen worden ist. Im Jahre 1822 ist denn auch ein neuer Tarif im schutzzöllnerischen Geiste der früheren Jahre entstanden. Dieser Tarif war bis zum Jahre 1841 in Kraft, in welchem Jahre ein neuer Tarif entstanden ist, der bis zum Schluss der ersten Hälfte des Jahrhunderts gegolten hat. Aber schon in den letzten Jahren dieser Periode begannen häufige Abweichungen vom streng-schutzzöllnerischen System. Im Jahre 1850 veränderte die russische Schutzzollpolitik unter dem Einfluss der englischen Politik der Handelsfreiheit vollständig ihren Charakter. Im Tarif vom Jahre 1851 ist bereits eine bedeutende Erleichterung zu Gunsten des internationalen Waarenaustausches im Sinne der Abschaffung vieler Verbote, der Herabsetzung der Ein- und Ausfuhrzölle sowie der Vereinfachung der Klassifikation etc. zu beobachten. Seit dieser Zeit beginnt der allmähliche Uebergang von der Schutzzollpolitik zur mässigen Schutzzollpolitik, was ganz besonders im Tarif des Jahres 1857 zum Ausdruck gelangt. Die Epoche der Herrschaft der Freihandelsrichtung in Westeuropa wirkte auch auf die russische Politik zurück, indem die Ausfuhr sowohl als die Einfuhr von Waaren erleichtert wurde. Der letzte Versuch in dieser Richtung ist im Tarif vom Jahre 1868, welcher gegen 10 Jahre in Kraft war, gemacht worden. In den 70er Jahren beginnt der Uebergang zur Schutzzollpolitik, und der erste Schritt nach dieser Richtung war die Einführung der Zollerhebung in Gold im Jahre 1877. Seit jener Zeit trägt der Tarif nur einen relativ mässigen Schutzzollcharakter, welcher in der Revision vom Jahre 1890 mehr zum Durchbruch gekommen ist. Im Tarif vom Jahre 1891 wurden die partiellen Bestimmungen der früheren Jahre systematisirt und geregelt; das eingeführte Rohprodukt wurde mit einem Zoll belegt, um die Ausbeutung desselben innerhalb des Reiches hervor-

zurufen, während in den Schutz der besonderen Zweige der bearbeitenden Industrie das nötige Maass eingeführt worden ist. Gegenwärtig wird überhaupt die Ausfuhr gefördert, während die Ausfuhrzölle für sehr wenige Waaren, welche im Handel keine Bedeutung haben, sich noch erhalten haben.

Was die Produktivkräfte Russlands, welche für den internationalen Waarenaustausch in Betracht kommen, anbetrifft, so stehen hier seit jeher die landwirthschaftlichen Produkte obenan. Ueber die Produktion derselben giebt es nur ungenügende Daten. Nach der Statistik aus den Jahren 1802 bis 1806 wurden in den 52 Gouvernements des europäischen und asiatischen Russlands alljährlich gegen 58 Millionen Tschetwert Getreide gesäet, 160 Millionen geerntet, von welchen nach Abzug der für die Befriedigung der lokalen Bedürfnisse nöthigen Menge über 60 Millionen Tschetwert geblieben sind. Für die letzten Jahre giebt es folgende Daten:

	1886—1895		1896	
	Gesamternte	Reinertrag	Gesamternte	Reinertrag
Weizen 1000 Pud	572 200	449 000	605 000	494 000
Gerste „ „	296 100	233 900	325 000	263 000
Roggen „ „	1 106 200	858 300	1 190 000	961 000
Hafer „ „	606 300	427 600	646 000	495 000

Im Jahre 1896 wurden insgesamt 3080 Millionen Pud Getreide geerntet, wobei die reine Ernte 2486 Millionen Pud betrug; im prozentualen Verhältniss verhalten sich die Hauptgetreidearten zu der gesammten reinen Ernte folgendermaassen: Roggen 38,7%, Weizen 19,9, Hafer 19,9, Gerste 10,6, Hirse 5,6, Mais 1,4, Buchweizen 1,6, Erbsen 1,7%, etc.

Von den industriellen Pflanzen haben die grösste Bedeutung Lein, Flachs, Rohrzucker, Tabak, Baumwolle und Kartoffeln; die Daten über die Produktion derselben werden folgendermaassen dargestellt:

	1871	1892	1893	1894	1895	1896
	In 1000 Pud					
Leinen	12000	19041	24834	26217	32211	41569
Flachs	6000	9901	12828	18327	14551	15309
Leinsamen	—	14531	22619	25112	34825	43175
Haftsamen	—	9064	15885	15802	16912	15768
Zuckerrüben	74862	225240	348801	336169	335879	354544
Tabak	2291	4872	5437	4336	4377	5015
Baumwolle	150	3427	3988	4200	4500	4700
Kartoffeln	—	716835	893576	828434	909613	1039376

Der Werth der gesammten Landwirthschaft, der Weinbau und die Viehzucht eingeschlossen, wurde im Jahre 1895 auf 4006 Millionen Rubel berechnet.

Die Montanindustrie hat für Russland eine geringere Bedeutung als die Landwirthschaft und die Viehzucht, nichtsdestoweniger ist auch ihre Produktivität eine ziemlich grosse. Im Anfang des

Jahrhunderts nahm die erste Stelle die Eisensfabrikation ein, deren Werth die Hälfte des Werthes aller Bergwerksprodukte übertroffen hat: Gusseisen wurde jährlich gegen 12 Millionen Pud gewonnen, wobei dasselbe ganz in Eisen umgeschmolzen wurde (aus 3 Pud Gusseisen gewann man 2 Pud Eisen, im Werte von 1 Rubel 80 Kopeken das Pud). Gold wurde gegen 40 Pud gewonnen, im Werthe von 15 000 Rubel pro Pud, Silber gewann man 1300 Pud, Kupfer 185 000 Pud, Blei 50 000 Pud, was insgesamt 20 Millionen Rubel ausmacht. Steinkohle und Naphta wurden damals noch nicht gewonnen. Im Jahre 1894 wurde die Produktivität der Montanindustrie auf 160 Millionen Rubel geschätzt, wobei Gusseisen in der Menge von 81 347 000 Pud im Werthe von 55½ Millionen obenan steht, alsdann folgt Gold in einer Menge von 2621 Pud (gegen 20 000 Rubel pro Pud). An Steinkohle wurden 534 941 000 Pud im Werthe von 28,6 Millionen Rubel gewonnen, Naphta 315 113 000 Pud für 9,7 Millionen Rubel, Kochsalz 82 675 000 Pud für 3,3 Millionen Rubel, Platin 318 000 Pud für 2,2 Millionen Rubel.

Fremdländische Montan-Industrie-Produkte wurden im Jahre 1894 verbraucht: 90,2 Millionen Pud Gusseisen, 43,2 Millionen Pud Eisen, 45,9 Millionen Pud Stahl, 647,6 Millionen Pud Steinkohlen, 1,1 Millionen Pud Kupfer, 82,9 Millionen Pud Kochsalz.

An Fabriken zählte man im Jahre 1893 24 483, welche eine Produktion von 1,7 Millionen Rubel aufzuweisen hatten.

Was nun den Aussenhandel betrifft, so belief er sich im Jahre 1896 auf 1279 Millionen Rubel, während er in den Jahren 1851—1860 248 Mill. Rubel im Durchschnitt betrug.

Am Anfang des Jahrhunderts bildeten die Lebensmittel ca. ein Drittel der Gesamteinfuhr. Zur Hälfte des Jahrhunderts erreichte dieser Prozent seine höchste Höhe 41,4%, und sank alsdann allmählig bis zum Jahre 1895 auf 18%. In der Einfuhr der Rohwaare und Halbfabrikate ist eine andere Richtung zu beobachten: am Anfang machten auch sie über ein Drittel aus; alsdann wuchs diese Ziffer bis zum Jahre 1888, wo sie 61,0% ausmachte, während sie gegenwärtig 54,2% beträgt. Die dritte Gruppe der Fabrikate war mehr als jede andere den Schwankungen des Zolltarifs unterworfen; in den Jahren 1866—1870 betrug die Einfuhr dieser Waaren 30,6%, in den Jahren 1886 bis 1890 nur noch 18%. Die Einfuhr lebendiger Thiere sank von 2,54% am Anfang der 60er Jahre auf jetzt kaum 1%.

(Schluss folgt.)

## Bergungsgesetze verschiedener Nationen.

In Grossbritannien und den Ver. Staaten sind keine Gesetze vorgesehn, welche die Höhe des Bergelohnes im einzelnen Falle genau bestimmen. Der mehr oder weniger subjectiven Auffassung des Richters ist überlassen, ob er die geleisteten Dienste der Bergungsmannschaften und nicht minder den Werth des geborgenen Gegenstandes zu berücksichtigen gedenkt, wenn er den Bergelohn feststellt. Der Werth der geleisteten Dienste hängt ab, von der Gefahr für Berger und Geborgenen, von der Anzahl der bei der Bergung Beteiligten, von dem Werthe des bergenden und geborgenen Schiffes, von der Verantwortlichkeit, welche der Berger mit Bezug auf seine Ladung und seine Versicherungsbedingungen läuft und von den erlittenen Beschädigungen des Bergers, zu deren Aubesserung oft die gerichtliche fixirte Bergungssumme keineswegs ausreicht. Besonders, wenn in Folge des geringen Werthes eines geborgenen Eigenthums, die Belohnung sich in entsprechend geringer Höhe hält. In solchem Falle wird zuweilen gleich durch den Gerichtshof selbst oder als Folge späterer Geltendmachung der Ansprüche eine Extrasumme zur Deckung der Unkosten ausgesetzt.

Bei der Feststellung des Bergelohnes macht es in Grossbritannien keinen Unterschied, ob das geborgene Schiff ein verlassenes Wrack war oder vielleicht mit Hülfe seiner Mannschaft auch ohne fremde Assistenz hätte einen Hafen erreichen können, oder aber, ob dasselbe, wie man sagt, als „ein verlorenes Schiff“ galt, dass nach menschlicher Wahrscheinlichkeit ohne Hülfe dem unfehlbaren Untergang preisgegeben wäre.

In den Ver. Staaten herrscht die stillschweigende Uebereinkunft, dass im Falle Wracks geborgen werden, nicht weniger als ein Drittel und nicht mehr als ein Halb des Werthes — ausgenommen ganz aussergewöhnliche Fälle — dem Berger zugebilligt werden. Für Rettung von Menschenleben sprechen seit Kurzem englische Gerichte Belohnung zu, amerikanische nicht. Als der Sklavenhandel in der Union noch in der Blüthe stand, richtete sich die Höhe des Bergelohnes nach der Anzahl der an Bord befindlichen Sklaven. Nach Beendigung des Bürgerkrieges, der als Resultat die Sklaverei aufhob, hörte selbstverständlich diese Berücksichtigung auf. Wahrscheinlich weil sich der Werth des Lebens eines freien Menschen nicht gut abschätzen lässt, oder aber weil man aus Erfahrung weiss, dass bei der Rettung von Menschenleben nur selten auch Eigenthum geborgen wird, d. h. man nahm an — und nicht ganz mit Unrecht — lässt sich die Besatzung eines Schiffes bergen, dann ist in den weitaus meisten Fällen das verlassene Schiff auch rettungslos verloren. (allerdings giebt es Ausnahmen, doch diese bestätigen bekanntlich die Regel).

Diese Auffassung gilt ebenfalls im Ver. Königreich, mit Ausnahme der Fälle, wenn das Handelsamt, wie es in letzter Zeit verschiedentlich geschehen, für besonders hochherzige Dienste Belohnungen aussetzt. Sind Eigenthum und Leben geborgen, so darf der Berger eine Anerkennung in klingender Münze beanspruchen. In früheren Jahren schrieb das englische Gesetz eine Belohnung für Lebensrettung vor, jedoch galt ein Schiff, von dem Menschen geborgen waren als Wrack, so dass seine früheren Eigenthümer kein Interesse mehr daran hatten, ob und wie viel der Richter als Rettungsprämie auszahlte.

Auf dem europäischen Continent gelten, allgemein gesprochen, drei Vorschriften für Bergungen. Man unterscheidet 1. Hülfeleistung auf See, 2. Bergung von Eigenthum, 3. Bergung von Wracks. Man darf wohl annehmen, dass der erste Erlass einer Bergungsordnung in das Jahr 1546 fällt, als Papst Pius V. gebot, dass den Bergern, neben einer Remuneration durch lokale Behörden, Sündenablass für eine gelungene

Bergungsarbeit gewährt wurde. Andererseits waren Unterthanen, die eine Gelegenheit Menschen und Eigenthum zu bergen, unbeachtet liessen, aus Furcht ihr Leben in die Schranke zu setzen oder aus anderen Gründen, verurtheilt, eine Summe in Höhe gleich dem Werth des Eigenthums, welches durch ihre Pflichtvergessenheit ein Opfer des Meeres wurde, zu hinterlegen. In erster Linie aber verfolgte der Erlass den Zweck, Schiffsgüter und an die Küste getriebene Schiffbrüchige zu retten, in gleicher Weise wie die späteren aus den Jahren 1681 und 1735 unter den Namen „Ordonnance de la Marine“ und „Royal Declaration“ bekannten französischen Gesetze, welche heute noch maassgebend sind. Zwei Artikel, 26 und 27, des Letzteren sind höchst beachtenswerth, sie beziehen sich auf Wracks und traten, wie das ganze Gesetz zuerst in Kraft als Frankreich ein Königreich war. Deshalb fällt der zur Anwendung gebrachte Unterschied zwischen Krone und Admiralität gegenwärtig weg und beide sind vereinigt in dem Begriff Staatsschatz. Nachstehend ihr Wortlaut:

Art. 26. Gestrandete Güter, welche innerhalb eines Jahres und eines Tages, vom Datum ihrer Beschlagnahme, von ihrem Eigenthümer nicht reclamirt werden, verfallen einer gleichmässigen Theilung zwischen Uns (dem Könige) (oder solchen Edelleuten, denen wir unsere Gerechtsame vermacht haben) und der Admiralität, nach Abzug der Bergungskosten und anderer Ausgaben.

Art. 27. Von Wracks, die auf hoher See gefunden oder vom Meeresboden gehoben sind, gehört ohne Weiteres der dritte Theil des Werthes den Bergern, die restirenden zwei Drittheile werden den Eigenthümern an geeignetem Orte ein Jahr und einen Tag aufbewahrt. Wenn innerhalb dieser Zeit keine Eigenthumsrechte geltend gemacht werden, wird der Werth der zwei Drittheile des geborgenen Objectes zwischen Uns und der Admiralität nach Abzug der gesetzlichen Ausgaben für die Aufbewahrung, getheilt.

Wie anders, als es thatsächlich geschehen, wäre ein vor noch nicht langer Zeit geschehener, viel besprochener Bergungsfall erledigt, hätten die Berger eine Ahnung von der Fassung des Art. 27 gehabt. „L'Amerique“, ein Dampfer der Général-Transatlantique, wurde auf der Reise von New-York nach Havre am 14. April 1874, 27 Seemeilen ab Ouessant, von der Mannschaft verlassen. Passirt war dem Schiffe weiter nichts, als dass das Sicherheitsventil irrtümlicher Weise geöffnet war, worauf sich das Wasser in den Maschinenraum ergoss und die Feuer löschte. Die Mannschaft glaubte das Schiff vor dem Sinken nicht mehr bewahren zu können und verliess es in Booten. Thatsächlich stieg das Wasser später im Heiz- und Maschinenraum bis zur Höhe der Meeresoberfläche. Das Schiff, obgleich es infolge dieses Gewichtszudrangs erheblich tief lag, hielt sich auf den Vor- und Hintercompartements über Wasser; das Wetter war sehr schön. Nächsten Morgen sichtete die britische Bark „Auburn“ den Franzosen, schickte 4 Mann an Bord und nahm somit Besitz vom herrenlosen Dampfer. Die „L'Amerique“, wie alle transatlantischen Dampfer damaliger Zeit, führte tiefe Raasegel und entsprechende Segelvorrichtungen, es bestand die Möglichkeit, obgleich zweifellos Dampferassistenz sehr wünschenswerth war, den Dampfer mit Hülfe der Segel in den Hafen zu bringen. Zur Realisirung dieser Annahme kam es nicht, da die Hülfe des an demselben Tage gesichteten kleinen Schleppdampfers „Spray“, in Anspruch genommen wurde. Ein Offizier, 2 Mann, 1 Ingenieur und 2 Feuerleute desselben siedelten an Bord des französischen Schiffes über. „Spray“, und vom nächsten Tage ab, noch ein anderer kleiner Dampfer, die „Barry“, ebenfalls britisch, brachten „L'Amerique“ am 18. April wohlbehalten nach Plymouth ein. Der Werth der Ladung und des geborgenen Schiffes betrug 190 000 £. Das Admiralitätsgericht gewährte 30 000 £ Bergelohn. 15 500 für „Spray“, 14 000 für „Barry“ und 500 £ für „Auburn“. Die dagegen eingelegte Revision beim Judicial Committee, des



Privy Council hatte zur Folge, die Bergelohnsumme auf 18400 £ zu reduciren und zwar in Raten zu 9300, 8400 und 700 £.

Gesetzt nun den Fall „Auburn“ und „Spray“, oder vielmehr deren Besatzungen, kannten den Inhalt des bewussten Art. 27 des französischen Bergungsgesetzes, so würden sie das verlassene Schiff nach Brest, welches nebenbei noch näher als Plymouth lag, gebracht und möglicher Weise noch eine Anzahl Schlepper zum Preise von je 100 £ ausserhalb des Hafens engagirt haben. Sie hätten in diesem Falle den dritten Theil des Werthes, nämlich 63333 £ 6 s 8 d, oder sagen wir rund 63000 £ erhalten. Einfache Bergungsdienste werden andererseits nach französischem Gesetz nicht so hoch wie nach englischem vergütet. Ein Beweis dafür folgender Fall, der in Algier zum Austrag gekommen ist.

Der britische Dampfer „Earl of Dumfries“ leistete dem italienischen Dreimast-Segelschiff „Angelo Maria“ Bergungsdienste. Die mit der Untersuchung dieses Falles betrauten Sachverständigen setzten den Bergelohn auf 10 % vom Werthe des Schiffes, der Fracht und Ladung fest — welche zusammen auf 21400 £ eingeschätzt waren — plus der unausbleiblichen Ausgaben für den durch die Bergung eingetretenen Zeitverlust find einer Quarantänezeit in Algerien, ausserdem 10 £ als Lohn der Mannschaft. Das Gericht änderte die Taxation folgendermassen. Unkosten für Zeitverlust plus 6 % des Werthes der geborgenen Ladung und Fracht gleich 84 £ und 40 £ für die Mannschaft. Das heisst mit anderen Worten die Rheder erhielten als Bergelohn nicht mehr, als wenn sie ihr Schiff in der Zeit, welche die Bergungsarbeit beanspruchte, verchartert hätten. Ebenfalls hatte die Mannschaft bei einem Schiffe wie „Earl of Dumfries“, 1450 T., etwa 20 Köpfe stark keinesfalls Veranlassung mit den 40 £, die nach Maassgabe ihrer Heuer vertheilt wurde, zufrieden zu sein. Unter Berücksichtigung solcher Urtheilssprüche ist es sehr begreiflich, wenn nicht selbstverständlich, wenn Rheder ihren Schiffen den striktesten Befehl geben von jeder Bergung abzusehen.

Das italienische Bergungsgesetz, Capitel 12 des Handelsgesetzbuches, enthält einige recht eigenthümliche Vorschriften. Vor Allem heisst es im Art. 120, dass die einem in Gefahr befindlichen Schiffe geleisteten Bergungsdienste, als Nichterfüllung der Dienstpflicht betrachtet werden und dem Schiffer, welcher sich eines solchen Dienstvergehens schuldig macht, eine Geldstrafe, wenn nicht Patententziehung einbringen kann; im Gegensatz zum britischen Gesetz, laut welchem alle im Connossement und den Versicherungsbedingungen eingegangenen Verpflichtungen ungültig werden, sobald ein Schiff die Reise verlängert oder unterbricht, zwecks Bergung eines in Noth befindlichen anderen Schiffes. Für die Bergung eines Wracks innerhalb der Sichtweite der Küste erhält der Berger als höchstens Satz 10 % des Werthes, plus Unkosten, ausserhalb der Sichtweite merkwürdiger Weise weniger, nämlich 8 %. Deshalb ist zu rathen, wenn Jemand ein werthvolles Wrack im westlichen Mittelländischen Meere im Schlepptau hat, einen französischen Hafen einem italienischen und einen englischen einem französischen Hafen vorzuziehen. Dann ist der in Rede stehende Gegenstand nicht sehr werthvoll, sagen wir nicht mehr als 30000 £, so wird der Bergelohn durch einen britischen Gerichtshof fixirt, höher sein, als nach französischem Gesetz. Der Bergelohn für Güter, die an den Strand gespült sind, beträgt ein Drittel des Werthes, wenn Strandgut, jedoch nur ein Achtel, wenn die geborgenen Gegenstände über Bord geworfen sind.

Ist ein Schiff, an dessen Verdienst mehrere Rheder, als Partner, unter einem Correspondenzrheder participiren — in Italien noch viel der Fall — in der glücklichen Lage Bergungsdienste zu leisten, dann wird der Bergelohn in derselben Weise wie jeder andere Frachtenüberschuss vertheilt. Erhält die angemesterte Mannschaft monatliche Heuern oder eine Pauschal-

summe für die Reise, so gebührt die Hälfte des Bergelohns dem Rheder, die andere Hälfte der Mannschaft, nach Maassgabe ihrer Heuern. Wird durch die Ausübung eines Bergungsdienstes die Reise verlängert, so erhalten die Leute, falls sie nur für die Reise gemustert haben, ausserdem noch eine entsprechende Erhöhung der Heuer. Hieraus ist ersichtlich, dass die Mitglieder der Besatzung nach italienischem Gesetz einen weitaus grösseren Antheil am Bergelohn, als nach englischem haben, ganz besonders dann, wenn ein Schiff mit gebrochenem Schaft oder ohne Schraube vom Ocean in einen italienischen Hafen geschleppt wird. Da jedoch die auf die ganze Besatzung fallende Hälfte des Bergelohnes nach Maassgabe der Heuer vertheilt wird, ist der Bergeantheil des einzelnen Mannes nicht höher als in Grossbritannien, der Antheil der Rhederei aber immer geringer nach italienischem Gesetz. Ferner ist bemerkenswerth, dass in dem allerdings sehr unwahrscheinlichen Falle — der Eigenthümer eines geborgenen Wracks innerhalb fünf Jahren, Derjenige an Land getriebener Wrackstücke nach einem Jahre, ihre Ansprüche nicht geltend machen, der geborgene Gegenstand ganz in den Besitz des Bergers übergeht, und nicht wie in Grossbritannien der Krone zufällt. Leistet auf hoher See ein Schiff einem anderen derselben Flagge Bergungsdienste, so lassen die italienischen Gerichte mit Bezug auf die Feststellung des Bergelohnes die Gesetze der Flagge gelten, in allen anderen Fällen entscheidet das italienische Gesetz.

Das holländische Gesetz macht einen Unterschied zwischen Hilfeleistung und Bergungsdienst; in letzteren eingeschlossen ist auch die Bergung von Wracks. Da die jedesmalige Festsetzung des Bergelohnes gerade wie in Grossbritannien dem subjectiven Ermessen des Richters überlassen ist, lässt sich eine bestimmte Norm nicht aufstellen. Es scheint aber, dass der Gesetzgeber bei der Feststellung des Bergelohnes in erster Linie die geleistete Arbeit berücksichtigt sehen will, in zweiter erst den Werth des Eigenthums und das gelaufene Risiko des bergenden Schiffes.

In Belgien ist das Bergungsgesetz sehr ähnlich dem englischen, obgleich hier eine Grenze zwischen Schleppen, Hilfeleistung, Bergung eines bemannten Schiffes und eines Wracks gezogen ist, wird der Unterschied kaum bemerkbar. Handelt es sich jedoch um Schlepper, die von der Regierung angewiesen sind, Schiffe in Sicherheit zu bringen, so gilt solche Dienstleistung nicht als Bergung, im Sinne des Gesetzes. Bergungsdienste geleistet in Sicht der belgischen Küste werden nach belgischem Gesetz, ausser Sicht der Küste nach dem Gesetz der Flagge der betreffenden Schiffe geregelt.

Des Weiteren folgt nun im „Nautical Magazine“, dem diese Abhandlung entnommen ist, eine Erklärung des deutschen Bergungsgesetzes. Wir sehen von der Widergabe ab, in der Voraussetzung, dass unsere Leser mit den deutschen Vorschriften vertraut sind oder falls das nicht zutreffen sollte, im Besitze eines „Knitschky“ oder anderen Gesetzbuches sind. Wir wenden uns zum skandinavischen Gesetz.

Im skandinavischen Code (Nordisches Seerecht) maassgebend für Schweden, Norwegen und Danemark besteht ein Unterschied zwischen Hilfe- und Bergeleistung nicht. Der Bergelohn beträgt, ausgenommen ganz besondere Fälle, nie mehr als ein Drittel des Werthes und Deckung der Unkosten. Die Berechnung dieses Drittels geschieht nicht nach dem Bruttowerth, sondern nach Abzug der Zollgebühren und der entstandenen Ausgaben für die Erhaltung der Ladung. Ist das bergende Fahrzeug ein Dampfer, so erhält der Rheder zwei Drittel, wenn ein Segler ein Halb, der Rest wird zu gleichen Sätzen zwischen Schiffer und Mannschaft vertheilt, bei Letzteren nach Maassgabe ihrer Heuer.

In Schweden geht ein geborgenes Wrack, falls der Eigenthümer nach Verlauf eines Jahres unterlässt seine Ansprüche geltend zu machen, in den Besitz der Krone über;

handelt es sich um anderes geborgenes Eigenthum, so ist der Berger der glückliche Alleinbesitzer.

Im spanischen Gesetz sind für Bergung keine besonderen Vorschriften vorgesehen; dasselbe ist auch der Fall in Peru.

In Portugal ist dieselbe oder eine mehr oder minder ähnliche Scheidung zwischen Bergung und Hülfeleistung wie in Holland maassgebend, jedoch ist diese Scheidung in Portugal belanglos, als der Werth des Eigenthums beim Feststellen des Lohnes erst in zweiter Linie Berücksichtigung findet.

Russisches Gesetz macht sowohl Bergung von Menschenleben als von herrenlosem Eigenthum zur Pflicht; es bestehen hinsichtlich des Bergelohnes solange es sich um ein Wrack oder ein an die russische Küste getriebenes Schiff handelt, sehr sorgfältig ausgearbeitete Bestimmungen. Ist das verunglückte Schiff von der Mannschaft verlassen und weiter als 1 Werst (etwa 6 Kabellängen) vom Lande entfernt, so beträgt der Bergelohn ein Viertel, ist die Entfernung geringer ein Sechstel. Der Lohn ist ferner in „Viertel“ getheilt, von denen zwei den thatsächlichen Bergern, ein Viertel den Personen, welche die Aufsicht über das Eigenthum am Lande führen (also den Strandvögten) und das letzte Viertel der Person zufällt, welche die Operationen leitet. Für Lebensrettung oder Bergung von Effecten wird keine Belohnung gezahlt. Die Höhe des Bergelohnes bestimmt das Gesetz, die Austragung geschieht durch die Polizeibehörde. Herrscht zwischen den Parteien Uneinigkeit, so kann das lokale Gericht zur Schlichtung des Disputes in Anspruch genommen werden.

Weder die Türkei noch Aegypten haben besondere Bergungsgesetze. Die internationalen Tribunale in jenen Ländern haben dieselben Grenzen zwischen Schleppdienst, Seehülfeleistung und Bergungsdienst gezogen, wie sie in Grossbritannien maassgebend sind, d. h. nach absoluter Willkür, allein in das Ermessen des Richters gestellt. In besonders schweren Bergungsfällen und Strandungen im Mittelländischen und Rothen Meere sind geschlossene Contracte gültig. Kommt eine Bergungssache vor eines der Consulargerichte in Konstantinopel zum Austrag, so entscheidet, in Ermangelung eines türkischen Gesetzes, das Gesetz der Flagge des geborgenen Schiffes.

Das Erste, was beim brasilianischen Gesetz Jedem auffallen muss, ist, dass die Bergungsoperationen am Lande von einem Handelsrichter geleitet werden, dagegen die Höhe des Bergelohnes durch sachverständige Schiedsrichter festgestellt wird, ein Arrangement, dass den thatsächlichen Verhältnissen besser entsprechen würde, wenn die Rollen umgekehrt vertheilt wären. Jedoch scheint die Beaufsichtigung der Bergungsarbeiten durch einen hohen Justizbeamten, in Anbetracht des an der dortigen langen Küste sich herumtreibenden Raubgesindels mitunter sehr wünschenswerth, wenn nicht gar nothwendig. Ein weiterer der Erwähnung werther Punkt ist, dass Bergelöhne für Wracks mindestens 10 bis 50 % vom Werthe des geborgenen Gegenstandes betragen müssen.

In Uruguay sind dieselben Abstufungen zwischen Bergung und Hülfeleistung maassgebend, wie in Holland oder Portugal.

Mit Bezug auf Bergungsdienste durch Kriegsschiffe oder deren Besatzungen und durch Offiziere und Seeleute im Dienste des Staates, mögen noch einige Worte am Platze sein. Die Auffassung in den Kriegsgesetzen der britischen Flotte, „dass jeder das Kommando eines britischen Kriegsschiffes führende Offizier verpflichtet ist, jeden nur möglichen Dienst in Gefahr befindlichen Schiffen zu leisten“ wird ebenso ausgedrückt oder mindestens ebenso gemeint sein, in den Gesetzen aller civilisirten Staaten der Gegenwart. Wahrscheinlich wird aber auch hinsichtlich der Marinebesatzungen in allen Ländern die Vorschrift maassgebend sein, dass mit grosser Gefahr geleistete Dienste ausserhalb der Amtsthätigkeit Belohnung beanspruchen. Grossbritannien stellt die Schiffe seiner Marine, wenn sich zur Bergung Gelegenheit bietet ohne Vergütung zur Verfügung und gestattet solchen Offizieren und Mannschaften Anspruch

auf Bergelohn, wenn sie, wie es im „Nautical Magazine“ heisst „have leave from the Admiralty“. In Anbetracht dessen, ist es ein Glückswurf, wenn ein in Noth befindliches Schiff von einem Kriegsschiff geborgen wird. Der der Besatzung zufallende Lohn, wenn ein solcher überhaupt in Betracht kommt, ist natürlich gering, was den Bergelohn hoch schraubt, ist der Anspruch der Rhederei, also des Eigenthümers des rettenden Schiffes, dieser fällt aber, wie gesagt, weg. Frivole „Claimes“ sind in solchem Falle ebenfalls ausgeschlossen.

In den Ver. Staaten scheint eine ähnliche gesetzliche Bestätigung nicht vorhanden, jedoch ist die Anschauung in maassgebenden Richterkreisen dahinlautend, dass vom Staate bezahlte Offiziere und Mannschaften keinen Anspruch auf Bergelohn haben oder nur dann, wenn die geleisteten Dienste ganz aussergewöhnlichen Charakters sind.

Die Offiziere und Mannschaften der deutschen Marine beanspruchen niemals Belohnung für geleistete Hülfe- oder Bergungsdienste, vielmehr betrachten sie es als einen Theil ihrer Dienstpflicht, jede Unterstützung hilfsbedürftigen Personen zu gewähren. Auch die deutsche Regierung reclamirt keinen Bergelohn, wenn durch Staatsschiffe andere geborgen werden. Nur wenn durch die Bergungsarbeiten dem Staate materieller Schaden erwächst, mag vielleicht eine Deckung der Unkosten beansprucht werden.

## Halbjähriger Bericht des Vereins Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Der Verein hatte im zweiten Halbjahr 1898, über welche Periode der Bericht eine gedrängte Uebersicht der Thätigkeit des Vereins liefert, den Tod von zwei Mitgliedern zu beklagen. Nach dieser Eingangs erwähnten Mittheilung ist in eingehender Weise die Correspondenz geschildert, welche zwischen dem Verein Hamburger Rheder einerseits und dem Steuermannsverein andererseits unterhalten wurde, um eine gleichmässige Gagenhöhung der Steuerleute zu bewirken, des Weiteren ist auch der Briefwechsel wiedergegeben, der zwischen dem Verein Deutscher Seesteuerleute mit dem Verein Deutscher Seeschiffer hinsichtlich des Falles „Margretha Rasch“ stattgefunden hat. Die Mitgliederzahl des Vereins hat sich im verflossenen Halbjahr erfreulich weiter entwickelt, ausgetreten sind 15 Mitglieder, gegen 23 des ersten Halbjahres. Der Verein zählte am 1. Juli 1898 712 Mitglieder, hiervon traten aus 15, gestorben 2, gestrichen wegen Nichtzahlung der Beiträge 8, aufgenommen im zweiten Halbjahr 42, ergiebt in Summa 729 Mitglieder am 1. Januar 1899. Insgesamt sind vier Generalversammlungen, 2 ausserordentliche und 2 ordentliche, und 21 gewöhnliche Sitzungen abgehalten; durchschnittlich nahmen an den Beratungen einige 20 Personen und verschiedene Gäste Theil. Ueber Stellenvermittlung heisst es, nachdem mitgetheilt, dass 14 Mitgliedern eine Stellung nachgewiesen sei: Wenn auch der schon längst gefasste Beschluss, eine eigene Kraft für die Stellenvermittlung anzustellen, vom V.-R. sowohl wie vom Vorsitzenden ständig im Auge behalten wurde, so wurde diese Stelle bis heute doch noch nicht besetzt, weil einerseits eine durchaus passende Persönlichkeit, andererseits von vielen Mitgliedern gewünscht wird, dass der Anzustellende ebenfalls Mitglied des Vereins sein möge. Wir hoffen zuversichtlich, im Laufe dieses Jahres den passenden Mann für diese Stellung zu finden und dürfen dann wohl die Hoffnung hegen, dass auch die Stellenvermittlung in demselben Maasse erstarken möge, wie die übrigen Vereinsgeschäfte.

Im Ganzen hatte der Verein am 1. Januar d. J. 151 Stellen für seine Mitglieder vermittelt und konnten der Unterstützungskasse für Wittwen und Waisen im verflossenen Halbjahre

71,30 *M.* an Vermittelungsgebühren übermittelt werden; die Ausstände belaufen sich zur Zeit noch auf 77,10 *M.*, welche baldmöglichst an die Vereinskasse einzuzahlen wir die betr. Mitglieder höflichst ersuchen. Nachdem am Schlusse des Jahres 8 Herren wegen Nichtzahlung der Beiträge gestrichen waren, ergab sich folgende Aufstellung der Rückstände

Jahrgang 1892/93	27 Mitglieder mit	502 <i>M.</i>
" 1894	44 "	329 "
" 1895	42 "	810 "
" 1896	14 "	238 "
" 1897	15 "	191 "

Mithin 115 Mitglieder mit 2070 *M.* rückständig.

Vergleichen wir diese Aufstellung mit denen vom 1. Januar bezw. 1. Juli 1898, so fällt ohne Weiteres die bedeutende Abnahme von Mitgliedern, die rückständig blieben, auf. Während wir am 1. Januar 218, am 1. Juli 209 rückständige Mitglieder zählten, ist die Anzahl derselben am 31. December auf 115 zurückgegangen. Die Höhe der Rückstände war am 1. Januar 2596 *M.*, am 1. Juli 2813 *M.* und am 31. December 2070 *M.* Aus Obigem ergibt sich weiter, dass durch die Zahlung der Beiträge in Jahresraten abseiten der meisten Mitglieder eine weitere Besserung der Zahlungen im Allgemeinen und der Ordnung des Kassenwesens eingeleitet ist. Erfreulicherweise ist hierdurch auch erwiesen, dass der grösste Theil sämtlicher Rückstände auf ein Verschulden einer verhältnissmässig kleinen Anzahl notorisch schlechter Zahler (Rückstände über 20 *M.*) zurückzuführen ist, während die absolute Mehrheit der Mitglieder prompt ihren Verpflichtungen nachkommt.

In den ausserordentlichen General-Versammlungen des 12. und 19. Januar wurde dann auf Antrag des Verwaltungsrathes über das Verhältniss des Verwaltungsrathes zum Vorsitzenden verhandelt. Beantragt war in erster Linie, im § 7 Abs. 2 des Statuts an Stelle der Worte „Dem Vorsitzenden zur Seite steht der Verwaltungsrath“ zu setzen „Der Vorsitzende untersteht dem Verwaltungsrath“. Der Antrag wurde mit 16 gegen 6 Stimmen abgelehnt, während mehrere Herren sich der Abstimmung enthielten. Ein weiterer Antrag des Verwaltungsrathes auf Abänderung des § 10 Abs. 2 wurde ebenfalls abgelehnt, so dass die §§ 7 und 10 unverändert ihre Fassung behalten. Ein Antrag, nach welchem der Vorsitzende nicht weiter berechtigt sein solle, den Sitzungen des Verwaltungsrathes beizuwohnen, wurde mit 22 gegen 3 Stimmen, bei 8 Stimmenthaltungen, abgelehnt. Beschlossen wurde dagegen, den § 9 Abs. 1 Satz 2 folgende Fassung zu geben „Derselbe ist berechtigt und auf Anforderung des Verwaltungsrathes verpflichtet, allen Sitzungen des letzteren und etwaiger Kommissionen beizuwohnen, sofern nicht Klagen des Vorsitzenden gegen ein Mitglied, oder umgekehrt, vorliegen. In diesem Falle ist der Verwaltungsrath berechtigt, Kläger und Beklagten von der Sitzung auszuschliessen.“ Dieser Beschluss wurde mit 29 gegen 2 Stimmen, bei 3 Stimmenthaltungen, gefasst.

Im ganzen Jahre 1898 sind 3152,45 *M.* an Entschädigungen für Verluste ausbezahlt, 527 Mitglieder mit 368 000 *M.* waren beim Vereine versichert; einem saumseligen Beitragszahler musste die Auszahlung einer Entschädigung verweigert werden. Vereinnahmt sind im verflossenen Halbjahr noch an einmaligen Beiträgen zum Fonds 325 *M.*, an Prämienszahlungen 46,50 *M.*, hierzu den Zuschuss des Vereins mit 325 *M.* gerechnet, erzielt eine weitere Vergrösserung des Fonds um 696,50 *M.*, welche zum Vermögen 6316 *M.* hinzugerechnet, den Fonds am 1. Januar 1899 auf 7012,50 *M.* brachte. Die Sammlung des Vereins ist durch mehrere Gegenstände bereichert, nicht nur sind seltene Waffenstücke beige-steuert, auch die Sammlung von Photographien von Mitgliedern ist erfreulich vergrössert. Das Baarvermögen des Vereins betrug am 1. Januar 1899 14 165,79 *M.*, die Ausstände haben eine Höhe von 6224 *M.*

## Schiffbau.

Am 18. d. M. fand die Probefahrt des bei Blohm & Voss erbauten und der Hamburg-Amerika Linie gehörigen Doppelschraubendampfers „Graf Waldersee“, statt und verlief zur höchsten Zufriedenheit aller Betheiligten und der zahlreich geladenen Gäste. Unter Letzteren befanden sich ausser zahlreichen Vertretern der Reichs- und Landesbehörden, verschiedene Vertreter des Hamburger Senats und der Taufpathe des Schiffes, Herr Generaloberst Graf Waldersee.

Am 15. März lief auf der Werft von Wm. Gray & Co. in West-Hartlepool der für Herrn C. Andersen in Hamburg erbaute Dampfer „Claudius“ von 6200 t Tragfähigkeit vom Stapel. Derselbe hat folgende Dimensionen 350'×51'×27' und ist besonders wegen der eigenartigen Anlage des Ballasttanks bemerkenswerth. Der Doppelboden erstreckt sich durch die ganze Länge des Schiffes und kann zusammen mit dem Tank in der hinteren Piek 1000 t Wasser nehmen. Dazu kommen noch die an den Seiten des Schiffes angebrachten Tanks, die zusammen 700 t Wasser fassen. Wir berichteten, so schreibt die „B. H.“, vor einiger Zeit über die Tankanlage an Bord des ersten auf derselben Werft erbauten mit Seitentanks versehenen Dampfers „Mancunia“ und können jetzt hinzufügen, dass nach dem Bericht des Kapitäns das Schiff sich in anhaltend schwerem Wetter ausgezeichnet bewährt hat. Das Schleudern der Schraube war auf ein Minimum reducirt, so dass es nie nöthig war zu drosseln. Auch fehlte die in solchem Fall den in Ballast fahrenden Dampfern eigenthümliche Vibration im Vorderende vollständig und ausserdem betrug der Krängungswinkel bei einer querlaufenden hohen See nur etwa 26 Grad.

Der für den Norddeutschen Lloyd auf der Werft der Firma F. Schichau in Danzig im Bau befindliche neue Doppelschraubendampfer „Grosser Kurfürst“ steht seit einigen Tagen in Spanten. Der Dampfer, ein vergrösserter „Barbarossa“-Typ, von 12500 Register Tonnen Raumgehalt, ist für die Linie Bremen-New-York bestimmt und soll im Frühjahr nächsten Jahres in Fahrt treten.

## Vermischtes.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 1.—16. März 1899 den Kaiser Wilhelm-Kanal 373 Schiffe, und zwar 196 Dampfer und 177 Segler. An der Durchfahrt beteiligten sich 305 deutsche, 49 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 13 holländische, 5 englische und 1 russisches Schiff.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—28. Februar 1899 und 1898 folgende Seeschäden gemeldet worden: Totalverluste erlitten 25 Dampfer, 57 Segler 1898 und 27 Dampfer, 65 Segler 1899, Beschädigungen: 368 Dampfer, 220 Segler in 1898 und 492 Dampfer und 215 Segler 1899. Nach Flaggen geordnet gingen im Februar 1899 folgende Schiffe verloren: Amerikanische 2 Dampfer, 6 Segler; britische 15 Dampfer, 21 Segler; dänische 1 Dampfer, 3 Segler; deutsche 2 Dampfer 3 Segler; französische 3 Dampfer, 4 Segler; griechische, mexikanische, niederländische, österreichische und russische je 1 Segler; italienische 8 Segler; japanische 1 Dampfer; norwegische 4 Segler; portugiesische 2 Segler; schwedische 1 Dampfer, 2 Segler; spanische 1 Dampfer, 4 Segler und unbekannt 1 Dampfer, 3 Segler.



**Der englische Rettungsbootdienst in 1898.** Obgleich die Dienste der englischen Rettungsboote im abgelaufenen Jahre vielleicht weniger häufig benützt wurden als in manchem der vorhergegangenen, so fehlte es doch nicht an Stürmen und Unwettern an der englischen Küste, durch die an die Rettungsboote und ihre Mannschaften grosse Anforderungen gestellt wurden. Die schwersten Stürme waren am 24. bis 28. März, am 16. bis 22. October und am 22. und 24. November zu verzeichnen. In dem ersten Falle hatten 36 Boote der Royal National Lifeboat Institution Schiffbrüchigen Hilfe zu leisten und retteten 90 Leben, während sie ausserdem noch fünf Personen von Fahrzeugen holten, die sich in gefährlicher Lage befanden. Im zweiten Falle gingen 28 Boote in See, die 30 Menschenleben retteten und 9 Personen von gefährdeten Schiffen, und im dritten Falle traten 26 Boote in Thätigkeit, und 69 Schiffbrüchige wurden gerettet. Der Sturm, der im März wüthete, verhinderte zeitweilig mehrere der Boote nach ihren Stationen zurückzukehren und sahen sich dieselben in Folge dessen genöthigt, anderwärts Unterkunft zu suchen, bis sich die Elemente wieder beruhigt hatten. Im August gingen 37 Rettungsfahrzeuge in See, und brachten 34 Menschen ans Land, doch ist es in diesem Monate ganz ungewöhnlich, dass der Rettungsdienst in solchem Umfange in Anspruch genommen wird. Ausser 682 gefährdeten Menschenleben, deren Erhaltung während des Jahres 1898 jener segensreichen Einrichtung zu verdanken waren, wurde durch sie ungemein viel werthvolles Eigenthum bewahrt, denn nicht weniger als 22 Schiffe, die bereits dem Verderben anheim gefallen schienen, gelang es noch in Sicherheit zu bringen. In jenen 682 sind natürlich nicht die 137 Personen inbegriffen, die während des Jahres nur von Schiffen hereingeholt wurden, deren Lage in der Nähe der Küste während heftigen Sturmes gefährlich erschien. Unschätzbare Hilfe wurde auch in vielen Fällen Fischerbooten geleistet, die es, von Stürmen überrascht, ohne den Beistand von Rettungsbooten unmöglich gefunden hätten, in ihre Häfen zurückzukehren. Alles in Allem gingen die Boote der Royal National Lifeboat Institution während des letzten Jahres 307mal zu Rettungszwecken in See, und in 76 Fällen wurden ihre Mannschaften alarmirt, ohne dass sie jedoch schliesslich in Thätigkeit zu treten hatten. Die Gesellschaft gewährte auch noch Belohnungen für die Rettung von 74 Leben durch sog. Uferboote, wodurch also die obige Zahl auf 756 für das Jahr 1898, und auf 41 233 seit 1824, dem Gründungsjahre der Gesellschaft steigt. Dieselbe besitzt an der ganzen englischen Küste entlang 294 Fahrzeuge, was um so bemerkenswerther ist, als das Unternehmen keine staatliche Unterstützung empfängt, sondern ihr Dasein nur mit Hilfe von freiwilligen Beiträgen fristet.

**Das Zollwesen in Griechenland.** Bis zur Unerträglichkeit haben sich in letzter Zeit die Zollverhältnisse in Griechenlands wichtigstem Hafen, im Piräus, entwickelt, so dass die Diplomatie Oesterreichs und Russlands zur Wahrung der Interessen ihrer Länder einzuschreiten Veranlassung genommen hat. Die Gesandten beider Staaten haben gleichlautende Proteste bei der Athener Regierung erhoben, und zwar folgenden Inhalts: Die österreichische bzw. russische Regierung mache die Zollverwaltung im Piräus und das Ministerium in Athen verantwortlich für alle Diebstähle und Beschädigungen an Sendungen, welche mangels genügender Räume des Zollhauses auf dem Quai gelagert werden müssen, soweit die Sendungen unter österreichischer bzw. russischer Flagge eingeführt werden. Ebenso fallen zu Lasten der hellenischen Behörden Verspätungen in der Entloosung und in Folge dessen in der Abfahrt der Dampfer, wenn diese Verspätungen durch unberechtigte Massnahmen und Anforderungen der lokalen Behörden veranlasst worden sind. Gleichzeitig lenkten die Gesandten Oesterreichs und Russlands die Aufmerksamkeit der

Athener Regierung darauf, dass man bei Waaren, welche zur Ausladung im Piräus bestimmt sind, eine Anzahl Documente fordert, deren Ausstellung die hellenischen Beamten als ihr Anrecht betrachten — natürlich gegen eine nicht zu knapp bemessene Entschädigung für die Mühewaltung — wodurch die Transportkosten wider Gebühr vertheuert werden. Wie dem „K. H.“ aus beteiligten Kreisen geschrieben wird, blieben die Proteste beider Diplomaten nicht ohne Erfolg; denn die hellenischen Zöllner bemühen sich, dem österreichischen Lloyd und der russischen Schifffahrtsgesellschaft möglichst unangenehm zu sein.

**Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“, Bremen.** Die Verwaltung berichtet über das Jahr 1898, dass das Geschäftsjahr günstig verlaufen sei und gestatte die Vertheilung einer Dividende von 12 % vorzuschlagen. Der Güterverkehr war auf den von uns befahrenen Routen ein lebhafter und erforderte die Indienststellung weiterer Dampfer. Zur Bezahlung der Neuanschaffungen schlossen wir mit den Herren Bernhard Loose & Co. eine 4 % Anleihe von 600 000 M per 1. October zum Kurse von 101 1/2 % und glaubten mit dem damals zu unserer Verfügung stehenden 42 Dampfern auskommen zu können. Diese Annahme erwies sich jedoch schon am Ende des verflossenen Jahres als nicht zutreffend, der Güterandrang wurde stärker und alle Anzeichen liessen darauf schliessen, dass der grössere Verkehr auch in diesem Jahre noch anhalten werde. So mussten wir uns denn zu einer abermaligen Vergrösserung unserer Betriebsmittel entschliessen, trotzdem die gegenwärtige Zeit zum Ankauf neuer Schiffe nicht verlockend ist, denn der Preis für Schiffswerthe ist enorm gestiegen. Wir beschlossen die Vergrösserung unseres Aktienkapitals um 1 Mill. M und dieser Antrag wurde in der Generalversammlung vom 20. Januar d. J. einstimmig genehmigt. Die neuen Aktien sind inzwischen zum Kurse von 125 % begeben worden. Wir kauften in England drei im Bau begriffene Dampfer. Der Reingewinn beträgt 460 226,74 M, davon: Reservefondsconto 5 % 23 011,34 M, Tantiemenconto 14 277,65 M, Dividendenconto (auf 5000 Aktien zu 36 M oder 12 % 180 000 M, auf 1000 Aktien zu 120 M oder 12 % 120 000 M) 30 000 M etc.

Wohin die Russenfreundschaft den Franzosen treibt, zeigt folgende kleine Episode, die die „B. B. Z.“ erzählt: Es war in einer kleinen Hafenstadt in der Bretagne. Ein russisches Segelschiff läuft ein, die ganze Bevölkerung ist auf den Beinen, man will den Kapitän, wie es sich für einen Alliierten geziemt, mit Hurrah und Händeschütteln empfangen und das staatsrettende Bündniss mit ihm noch einmal besiegeln. Aber ach! er kann nicht französisch. Da ist guter Rath theuer. Doch halt, unter den vielen Malern dort ist ja ein Russe. Der wird also schnell herbeigeholt und die Menge steht bewundernd umher, als die beiden Männer sich begrüssen. Doch nun das Komische: Der russische Kapitän spricht auch nicht russisch, denn er ist ein — Deutscher. Aber der russische Maler ist ja auch nur ein Deutschruss, es beginnt also eine rege Unterhaltung in deutsch. Als sich die beiden Herren nun gar die Hände reichen und lustig über die Situation lachen, da kennt die Begeisterung der Menge keine Grenzen mehr, sie klatscht in wilder Freude Beifall und zieht ihren Lieblingen mit lauten „Vive la Russie“ nach in die Kniepe, wo sie andächtig den geliebten Klängen der befreundeten Sprache lauscht, ohne eine Ahnung zu haben, dass das die Sprache der „Barbaren“, der „Eindringlinge“ von 1870/71 ist.

### Kleine Mittheilungen.

Wie „Fairplay“ mittheilt und ein Theil der Hamburger Tagespresse wiederholt hat, sind vermuthlich 10 Dampfer den Februar-Stürmen im Nordatlantik zum Opfer gefallen. Unter

den Verlusten befindet sich auch der deutsche Dampfer „Minister Maybach“. Die Schiffe repräsentiren einen Raumgehalt von 29 464 t, einen angenäherten Werth von Ladung und Fracht im Betrage von 300 000 £ und einen Schiffswerth von 251 000 £.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 20. März. Als Mitglied aufgenommen wird Herr Syndikus Dr. Ecker. Eingegangen war eine Zuschrift der Deputation für Handel und Schifffahrt auf eine im Sommer v. J. an die hohe Behörde gerichtete Eingabe seitens einer gemischten Kommission, aus Mitgliedern des Nautischen Vereins, des Vereins Deutscher Seeschiffer und aller Elbelootsenbruderschaften bestehend. Es war damals in Anregung gebracht, in Anbetracht des stetig wachsenden Verkehrs auf der Elbe, damit den grossen Dampfern die Möglichkeit gewährt werde die tiefe Rinne des Fahrwassers zu halten, die kleinen Fahrzeuge zu verpflichten, den ersteren aus dem Wege zu gehen. Die Deputation antwortete verneinend und setzte hinzu, es werde stets ihr Bestreben bleiben die Interessen der kleinen Schiffe in demselben Maasse zu fördern wie die der grossen. Da Niemand der Mitglieder dieses bezweifelt hatte, machte sich ein allgemeines Erstaunen geltend, das erst dann einer freundlicheren Stimmung wich, als ein Mitglied darauf aufmerksam machte, „es sei zum ersten Male, dass die hohe Behörde, die Deputation für Handel und Schifffahrt, auf eine an sie gemachte Eingabe seitens des Vereins antwortet.“ Der Vorsitzende bespricht kurz den Inhalt eines Artikels der „Hansa“ und erwähnt, dass der Jahresbericht des Vereins Deutscher Seesteuerleute eingegangen sei. Da der Vorrath an gedruckten Exemplaren über die Statuten des Vereins zur Neige geht, werden in nächster Sitzung, ehe eine Neuauflage stattfindet, die Statuten einer Revision unterzogen werden. Seitens mehrerer Mitglieder wird der Wunsch laut, die „Nachrichten für Seefahrer“ möchten in einer Weise redigirt werden, die dem Schiffsführer gestattet, sich in möglichst kurzer Zeit von dem Inhalt in Kenntniss zu setzen. Die in den „Notices to Mariners“ durchgeführte Methode wird als Beispiel aufgestellt. Hierauf hält Herr Kapitän Leithäuser einen wegen Zeitmangel leider nicht zu Ende geführten Vortrag über die Lichterführung der Fischer, Dampfer und Segler. Auf Grund sorgfältig gesammelten und gesonderten Materials weist Redner auf die überaus mannigfaltige Lichterführung hin und zieht die in verschiedenen Ländern geltenden Vorschriften über die Fischerlichterführung an. Der Referent erwähnt vorweg, er trete deshalb mit diesem Thema hervor, damit die Regierungen, ehe sie sich zu Bestimmungen auf internationalem Wege entschliessen, die Anschauung der Praktiker über diesen Punkt kennen. Der Antrag, diese hochwichtige Angelegenheit durch eine gemischte Kommission, aus Mitgliedern des Nautischen und Seeschiffer-Vereins bestehend, weiter zu beraten, findet allgemeine Zustimmung.

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 22. März. Eingegangen der halbjährige Bericht des Vereins Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona, sowie verschiedene Zeitschriften. Als Mitglied aufgenommen wird Herr Kapitän v. Leuenfels. Von einer Besprechung der auf der Tagesordnung stehenden Gegenstände wird abgesehen, weil Herr Kapitän Leithäuser, der nur in bestimmten mehr oder minder längeren Zwischenpausen den Sitzungen beizuwohnen vermag, einen Vortrag über die Lichterführung der Fischerfahrzeuge in Aussicht gestellt hat. Der hoch interessante Vortrag findet statt. (Näheres siehe Nautischer Vereinsbericht.) Der Wunsch des Referenten, dessen Spuren einem rothen Faden gleich sich durch das ganze Referat beobachten lassen,

ist, eine möglichst Vereinfachung der gegenwärtig üblichen Lichterführung unter den Fischerfahrzeugen herbeizuführen. Der Verein stellt sich hinsichtlich dieser Frage einstimmig auf den Standpunkt des Referenten und unterstützt den Vorschlag des Vorsitzenden, das umfangreiche Material durch eine gemischte Kommission, deren Mitglieder in nächster Sitzung gewählt werden sollen, bearbeiten zu lassen.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 16. März stattgefundenen Versammlung, wurden 3 Herren zur Aufnahme vorgeschlagen. An Eingängen waren zu verzeichnen: Notices to Mariners, sowie Zuschriften von Mitgliedern aus Mozambique, Bremerhaven, Cuxhaven und hier. Der Vorsitzende theilte sodann mit, dass wiederum ein allbeliebtes Vereinsmitglied, Herr Kapitän W. Cordes, Führer des D. „Professor Woermann“, den Gefahren seines Berufes erlegen und am Fieber gestorben sei. Die Anwesenden ehrten das Andenken desselben durch Erheben von den Sitzen. Mitgetheilt wurde ferner, dass die gemüthliche Zusammenkunft des April in Folge des Osterfestes, auf den 9. April verlegt sei. Es wurde sodann in eine Besprechung der auf dem Delegirtentage zu Bremerhaven verhandelten Gegenstände eingetreten. Namentlich fand die Forderung der Maschinisten betr. Hinzuziehung von Personen aus ihrem Stande, zu Beisitzern des Seeamtes allgemeine Zustimmung. Es wurde darauf hingewiesen, dass auch unser Verein sich schon vor Jahren an den Hohen Senat mit einer diesbezüglichen Bitte gewandt habe, die Bitte sei jedoch abschlägig beschieden unter der Begründung, dass eines Theils die betr. Steuerleute wohl kaum die erforderliche Zeit für die Ausübung dieses Amtes haben, anderen Theils die als Seeamtsbeisitzer fungirenden Kapitäne in genügendem Maasse die Kenntniss der Neuerungen auf den Schiffen hätten, und dass es drittens den Steuerleuten auch häufig an den für das Amt erforderlichen Erfahrungen mangeln würde. Hiergegen wurde nun geltend gemacht, dass der Steuermannsstand in immer grösserem Maasse durch die Zunahme der Grösse der Schiffe zu einem Lebensberufe werde. Dass man von älteren Steuerleuten jedoch zum Mindesten dieselbe Kenntniss der Neuerungen auf den Schiffen voraussetzen dürfe, wie bei den als Seeamtsbeisitzern fungirenden Rhedern und älteren Kapitänen, die schon seit einer Reihe von Jahren in der Seefahrt nicht mehr activ thätig waren. Es wurde daher vorgeschlagen, ein nochmaliges Gesuch betr. Hinzuziehung von Steuerleuten als Seeamtsbeisitzer an den Senat einzureichen, ein Beschluss hierüber jedoch nicht gefasst. Nach einer Ersatzwahl zum Verwaltungsrathe wurde dann die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 10. März 1890.

Dampfer-Frachten nach Cork f. O. haben sich nicht zu der in der zweiten Hälfte Februars bestätigten Rate von 18 3d gehalten, sondern sind um 3d gefallen, zu welchem Satz Schiff jetzt ohne Abnehmer zu finden von Ladehäfen angeboten werden. Dem Bedarf nach grossen prompten Booten für ausgesuchte Häfen scheint entsprochen zu sein; wir müssen zum Ende des Monats auf eine Wiederbelegung hoffen, ohne welche, in Anbetracht der beständigen Abnahme in Berth-Frachten, Aussichten für solche Räume nichts weniger als beruhigend scheinen. Die abnehmende Tendenz in Zeitchartern ist bis zu gewisser Ausdehnung. Abschlüssen für kurze Perioden, mitunter nur für eine Fahrt über den Atlantik und zurück, zu Gute gekommen. Der Bedarf nach „Timber“

Räume vom Golf hat in Folge einiger kürzlich abgeschlossener Charter etwas nachgelassen; die Nachfrage nach Dampfern für allgemeine Zwecke ist wenig lebhaft. Der Abschluss eines Dampfers für Petroleum in Kisten nach Hongkong zeigt einen Frachtaufschwung, der sich auch nach andern Punkten des Ostens für Dampfer geltend macht. — Der Bedarf nach Seglern für Kisten-Oel Ladungen für den fernen Osten verbleibt zufriedenstellend; ebenso herrscht zu früheren Raten eine gute Nachfrage nach Schiffen für Stückgutladung nach den Kolonien. In anderen Linien ist nicht viel passiert, die Raten sind fest und die Räume ist knapp.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	11 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	10/	7/6	10/
London,	23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	15/	10/	12.6
Glasgow,	21 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	17.6	8 6	15
Bristol	3d	17.6	10/	15
Hull	3d	15.	12.6	15.
Leith	31 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	17.6	11.3	17.6
Newcastle	3d	20.	12.6	15.
Hamburg	35 s	15c.	17 cents.	50 mk.
Rotterdam	6c.	18 cts.	14 cts.	12a14c.
Amsterdam	6c.	18 cts.	14 cts.	12a14c.
Kopenhagen	2 3	18.9	17/6	25/
Bordeaux	2/9	32 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> cts.	27 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> c.	\$ 8
Antwerpen	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	18.9	10/	17/6
Bremen	35 s	21c.	18c.	12c.
Marseille	2/	20/	17/6	20 a25

Baumwolle, gepr.: Liverpool 10 c. — Hamburg 22 c.  
— Rotterdam 25 c. — Amsterdam 25 c. — Kopenhagen 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d.  
— Antwerpen 21 c. — Bremen 22 c. —

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	S. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	2/10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2/10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2/6	2/7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> .....
Raff. Petrol. p. Segel ....	.....	.....	2/4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> a3/6	..... 25c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer .....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	22c.	20c.	16c.	23c.

## Büchersaal.

v. Liliencron, Luiz Frhr., Die Deutsche Marine. Unter Zugrundelegung des neuen Flottengesetzes bearbeitet. Mit Illustrationen von Willy Stöwer

Verlag von E. S. Mittler & Sohn, königliche Hofbuchhandlung, Berlin SW, Kochstrasse 68—71.  
Preis 40 s.

Durch das Flottengesetz vom Jahre 1898 ist die deutsche Marine Gegenstand allgemeinen Interesses geworden, und die Ueberzeugung, dass sie eine hohe nationale und wirthschaftliche Bedeutung für Staat und Volk besitzt, hat die weitesten Schichten des Volkes durchdrungen. Diese Bedeutung der Marine in jeder Beziehung zu erkennen, wird die kleine Schrift „Die Deutsche Marine“ beitragen. Sie wird namentlich dem Binnenländer, der Verständniss für dieses ihm zumeist unbekannte Gebiet gewinnen will, hohes Interesse bieten; klar und verständlich geschrieben, vermittelt die Schrift in fortlaufender Darstellung genaueste Kenntniss des Wesens und des Zweckes der Marine: zahlreiche künstlerische und anziehende Illustrationen des Marinemalers Willy Stöwer erhöhen die Anschaulichkeit. Die kleine Schrift, ein Sonderabdruck aus dem Soldaten-Freund, wird eine gute Grundlage für das künftige Verständniss unserer Seeinteressen und maritimen Fragen bilden und verdient daher Beachtung und Verbreitung. Der Preis von 40 s ermässigt sich bei Partiebezug von 50 bzw. 100 Exemplaren auf 30 bzw. 25 s.

Kalender und Uhren am Ende des Jahrhunderts von Professor Wilhelm Förster, Direktor der Königl. Sternwarte zu Berlin. Verlag von George Westermann in Braunschweig.

Unter obigem Titel veröffentlicht soeben Prof. Wilhelm Förster eine zusammenfassende geschichtlich-technische Betrachtung über die gegenwärtige Entwicklungsstufe dieser wichtigen Einrichtungen des Gemeinschaftslebens. Der Verfasser ist bekanntlich einer der eifrigsten und kundigsten Förderer dieser Entwicklung, und er hat es verstanden, von derselben sowohl nach ihren idealen als nach ihren praktischen Seiten ein sehr lebendiges Bild zu entwerfen. Auch für den bevorstehenden Jahrhundert-Wechsel ist der Inhalt der interessanten Schrift von besonderer Bedeutung.

## Schiffs- und Reise-Apotheken.



Apotheker  
**G. F. ULEX,**  
Hamburg, Stubbenhuk.

**A. Fleck,**  
Metallwaaren-Fabrik,  
Metallgiesserei,  
-Dreherei und -Schleiferei.  
Vernickelungs-Anstalt.  
**Hamburg, Teufeld 22.**  
Fernsprecher: Amt 1, 7314

**C. Plath**  
Hamburg  
Stubbenhuk No. 25.  
Fabrik von  
nautischen Instrumenten.

**Aug. Brinkama**  
**Ö L E.**  
SPECIALITÄT:  
**Hansa-Cylinderöl**  
und  
**Maschinenöl.**  
**HAMBURG.**  
Contor: Stubbenhuk 11.



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 13.

Hamburg, den 1. April.

XXXVI. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Russlands Aussenhandel und Handelsbeziehungen zu Deutschland. — Kosten des Schiff-  
taues in den Ver. Staaten und in Grossbritannien. — Die Reduction der Passageraten im Nordatlantik. — Gerichts-  
entscheidungen. — Schiffbau. — Vermischtes. Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. Frachtenberichte.

### Auf dem Ausguck.

Eine Weltfirma, das in Hamburg domicilirte Haus F. Laeisz, hat am 24. März sein fünfund-siebzigjähriges Jubiläum gefeiert. Nicht als Rhederei, in deren Kreisen die Inhaber der Firma gegenwärtig weit über die Grenzen der engeren Heimath hinaus mit Recht eine bedeutende Rolle spielen, sondern als ins Handelsregister eingetragene Firma. Dem Rhedereigenschaft wandte sich der Geschäftsgründer, Herr F. Laeisz, erst im Jahre 1840 zu, als er in Lübeck den 400 Tons grossen Segler „Carl“ in Bauauftrag gab. Noch während seiner Lebzeit, bis zum Jahre 1887, entwickelte sich das im kleinsten Maassstabe angefangene Unternehmen in schätzenswerther Weise, ohne sich jedoch damals schon einer Ausdehnung und Bedeutung zu erfreuen, deren Vorhandensein gegenwärtig den 75jährigen Jubiläumstag zu einem Festtage Hamburgs, der fest päischen Handelsmetropole, machte. Die Laeisz'sche Flotte, aus 15 erstklassigen, als Schnellläufer bekannten Seglern bestehend, umfasst zur Zeit einen Raumgehalt von 27 409 R.-T. und zählt zu ihren Bestandtheilen, das grösste und schnellste Segel-schiff der Welt, den rühmlichst bekannten Record-brecher „Potosi“, dessen Reisen wegen ihrer staunenswerthen Kürze nicht nur von deutschen, sondern auch von englischen und amerikanischen Hydro-graphen aufmerksam verfolgt werden. Und nicht ohne Grund. Spricht man doch an der Westküste

Amerikas, zwischen deren Häfen und Hamburg die Laeisz'schen Schiffe Verbindungen aufrechterhalten, vom Schnelldampfer „Potosi“ und behauptet, dass die für die Firma thätigen Agenten dort draussen auf den Tag genau den Ladungsempfängern schon Wochen vorher das Ankunftsdatum des zunächst fälligen Seglers anzugeben vermögen. Wenn von einer Segelschiffsrhederei in dieser für sie höchst lobenden Weise gesprochen wird, muss sie vorzüglich ge-leitet sein und über ein erstklassiges Personal und Material verfügen. Wer hinsichtlich des letzteren Punktes anderer Anschauung sein sollte, kann sich vom Gegentheil leicht und schnell durch einen Besuch an Bord eines dieser Segelschiffs-riesen überzeugen, wer dagegen von der erfolgreichen Wirksamkeit der Herren Carl und C. Ferd. Laeisz, als Rheder und Kaufmann, nichts vernommen hat, dem muss im letzten Decennium jede Kunde über Schifffahrtsangelegenheiten gefehlt haben. Allüberall, wo für die deutsche Schifffahrt, ihre Interessen und nicht minder ihr aktives Personal, etwas Wichtiges geschieht oder geschehen ist, wird man niemals den Namen Laeisz vergeblich suchen. Die beiden Inhaber dieser Firma sind auch in England, dem Nährboden der Schifffahrt, bekannte und hochgeachtete Personen, deren Wort zu Gunsten oder Ungunsten einer Sache erheblich ins Gewicht fällt. Mögen in derselben überzeugten und nicht minder berechtigten Weise auch gelegentlich der Centenar-feier der Firma C. Laeisz, über dieselbe, ihre Leitung und ihr Gedeihen, Andere, Berufenore, Worte ähn-

lichen Inhalts sprechen oder schreiben, das ist unser Zukunftswunsch für das stolze Unternehmen.

Die dem preussischen Landtage unterbreitete Vorlage für den Rhein-Weser-Elbe-Kanal hat die gesammte deutsche Presse beschäftigt. Mit Ausnahme von landwirthschaftlichen Kreisen und deren Organen, welche dem Kanalprojekte nichts weniger als Sympathie entgegenbringen, hört und liest man überall, dass die beabsichtigte Wasserstrasse geeignet sei, Wohlstand und Gewinn zu erzeugen, und deshalb die preussische Regierung die unabwendbare Aufgabe habe, das grosse Friedenswerk möglichst bald in Angriff zu nehmen. Wie aus einer uns vor längerer Zeit übermittelten Zuschrift ersichtlich ist, führte der Herr Verfasser aus, in gleicher Weise wie die Hamburger Handelskammer es in ihrem letzten Jahresbericht gethan, dass Hamburg keineswegs Veranlassung habe, den Bau des Mittelland-Kanals freudig zu begrüßen, weil die Wasserstrasse bei dem grossen Umwege über Magdeburg dem Verkehr Hamburgs mit Rheinland-Westphalen keinen Nutzen zu bringen im Stande sei. Sind wir auch nicht derselben Anschauung und glauben, dass Hamburgs geschäftliche Verbindungen mit dem deutschen Hinterlande derart befestigt sind, dass eine Lockerung derselben durch Inauguration des Mittelland-Kanals ebensowenig, wie seiner Zeit durch den Kaiser Wilhelm-Kanal, herbeigeführt werden kann, so wollen wir doch auch die gegen die Nützlichkeit des Kanals angeführten Argumente gelten lassen, weil sie von der berufensten Seite unserer Metropole ausgesprochen sind. Voraussichtlicher Zweck der geplanten Wasserstrasse ist jedenfalls das weitaus grösste und leistungsfähigste Kohlen- und Industriegebiet Deutschlands an den Rhein anzuschliessen und ihm so eine Wasserverbindung mit West- und Südwest-Deutschland, sowie mit Mittel- und Ostdeutschland zu eröffnen, und zwar mit einem Kostenaufwande von ca. 300 Millionen. Entscheidend für das grossartige Unternehmen fällt die Thatsache ins Gewicht, dass für das Gedeihen der heimischen Produktion sowohl wie für das Bedürfniss des steigenden Verkehrs völlig ausreichende und billige Verkehrseinrichtungen geradezu eine Lebensfrage bilden, dass aber nach beiden Richtungen die Leistungsfähigkeit unserer Eisenbahnen begrenzt ist und unser Verkehrssystem daher nothwendig der Ergänzung durch leistungsfähige Wasserstrassen bedarf. Schon der Umstand, dass in dem letzten halben Menschenalter der Verkehr auf den deutschen Binnenwasserstrassen sich erheblich stärker vermehrt hat, als der auf den Eisenbahnen, lässt die grosse Bedeutung des Wasserverkehrs für unser Erwerbsleben deutlich erkennen. Das Wasserstrassennetz vermöge aber in seiner jetzigen Gestaltung die Auf-

gabe sachgemässer Ergänzung des Eisenbahnnetzes nicht zu lösen, versagt vielmehr gerade an dem verkehrsreichsten Punkte, also gerade da, wo die Ergänzung am nöthigsten ist, weil es an einer Wasserstrasse zwischen Rhein und Elbe und also an einer Wasserverbindung unseres wichtigsten Montan- und Industrie-Districts mit den grossen natürlichen Wasserstrassen des Rheins und Mittel- und Ostdeutschlands fehlt. Soll daher für den gewaltig wachsenden Güterverkehr und damit mittelbar für die Produktion selbst der nöthige Entwicklungsraum gesichert und zugleich eine Transportverbilligung herbeigeführt werden, wie sie durch Herabsetzung der Eisenbahntarife in solchem Maasse nicht erreicht werden kann, so müssen diese Lücken des Wasserstrassennetzes unbedingt ausgefüllt werden. Das scheint die unabwendbare Aufgabe einer Zeit, die unter dem Zeichen des Verkehrs steht.

Nautische [Sachverständige aller Länder und nicht minder auch Seegerichte haben, wie allgemein bekannt, schon recht oft eine Geschwindigkeitsnorm für Dampfer im nebligen Wetter feststellen wollen, ohne dass bisher Vorschläge oder Urtheilssprüche nach dieser Richtung vorbildlich als nachahmenswerthes Beispiel gedient haben. Wenn bisher noch immer keine allgemein befriedigende Antwort auf die Frage, „wie hoch oder niedrig soll die „gemässigte“ Fahrt im Nebel bemessen sein“ erfolgt ist, so liegt es natürlich daran, dass eine bestimmte Norm, maassgebend für Dampfer aller Klassen, sich wohl überhaupt nicht aufstellen lässt. Einer Erklärung hierzu bedarf es für fachmännische Leser eigentlich kaum, weil alle wissen, dass beispielsweise die höchste mögliche Fahrtgeschwindigkeit eines Tramps für einen Schnelldampfer angewandt, schon sehr gemässigte Fahrt bedeutet. Dass aber auch hinsichtlich dieses Punktes die Meinungen in sachverständigen Kreisen getheilt sind, beweist der Spruch des amerikanischen Districts-Courts zu Boston. Es stand eine im Nebel auf den Lahane-Bänken herbeigeführte Kollision des Dampfers „Columbian“ mit dem Segler „Doughty“, welche den Verlust des Letzteren zur Folge hatte, zur Verhandlung. Richter Lowell, keineswegs ein Neuling, sondern vielmehr ein gewiegter Kenner der internationalen See-Gesetzgebung gab folgendes gesetzkraftiges Urtheil ab:

„Der einzige, dem Dampfer vorzuwerfende Fehler ist übermässige Fahrt. Das Gericht ist der Ueberzeugung, dass neun bis zehn Knoten im Nebel, wo es auch immer sein mag, eine übermässig schnelle Fahrt ist. Während ich dies ausspreche, bezweifle ich keineswegs, dass der Führer eines der „Columbian“ an Fahrtgeschwindigkeit gleichen Dampfers ebenso gehandelt hätte, wie der hier zur Verantwortung gezogene Schiffsführer. Wäre „Columbian“ ein Schnelldampfer, so hätte die Fahrt zur Zeit der Kollision wahrscheinlich 15 bis 20 Meilen betragen. Ernuessigt der Kapitän eines Schnell-

dampfers wegen Nobel die Fahrt, so erntet er weder bei seiner Rhederei noch bei den Passagieren Dank. Wenngleich diese allgemein geübte Praxis geeignet ist, einen Dampfer-Kapitän zu entschuldigen, so ist er nichtsdestoweniger ein Uebertreter der internationalen Ausweichebestimmungen, und als solcher schuldig. Ich habe schon wiederholt Gelegenheit genommen, zu betonen, Dampfer-Rheder und Schiffer müssen entweder die gesetzlichen Vorschriften befolgen oder deren Abänderung veranlassen. Sachverständige mögen vielleicht finden, dass gemässigte Fahrt nachtheilig (harmful), ein Nebelhorn nicht nutzbringend (useless) ist und ein Fackelfeuer (torch light) zu Missverständnissen Veranlassung giebt; wie dem auch sein mag, die Buchstaben des Gesetzes müssen erfüllt werden.“

So viel man auch an dem Urtheilsspruch zu deuteln versucht, es nützt nichts. Der Richter hat von seinem Standpunkt Recht, er hält sich genau an die internationalen Vorschriften, trotzdem er, wahrscheinlich als Privatmann, weiss, dass die „Rules“ in der vorgeschriebenen Weise unmöglich eingehalten werden können. Vielleicht, hoffen wir es, veranlasst dieser Fall, der in der englischen Fachpresse recht lebhaft erörtert wird, eine bestimmte Stellungnahme maassgebender Personen zu demselben. Im Interesse der Rhedereien und Schiffsführer wäre es zu wünschen, dass dieses Dilemma in der Gesetzgebung endlich aufhört.

Ob elektrische oder Dampfkraft zu Hilfszwecken an Bord der im Bau befindlichen amerikanischen Kriegsschiffe verwandt werden sollte, hat hochgestellte amerikanische Marineofficiere lange und eingehend beschäftigt. Sampson, Schley und Cook stimmten für die ausschliessliche Verwendung elektrischer Anlagen, Mr. Allen, der Unterstaatssekretär dagegen, und auch entscheidend. Letzterer glaubt, dass Dampfkraft beim Heissen, zum Gebrauch von Krähen, Winchen etc. der elektrischen vorzuziehen sei, und hat, wie gesagt, auch seine Anschauung durchgesetzt. Nicht aus vorstehender Angelegenheit hervorgehend, wohl aber mit dieser im Zusammenhang, steht die Frage, ob es zweckmässig ist, elektrische Kraft ausschliesslich zur Beleuchtung eines Schiffes in Anwendung zu bringen. Soweit sich bisher mit elektrischem Licht bei Schiffskatastrophen Erfahrungen haben sammeln lassen, fiel das Resultat keineswegs immer zu Gunsten des elektrischen Lichtes aus. Der „Drummond Castle“, der P. & O. Dampfer „Aden“ Untergang und die im vorigen Spätsommer gestrandete „Mohagan“, waren von grossem Menschenverlust begleitete Katastrophen. In allen drei Fällen ist von den Ueberlebenden anerkannt, dass das Verlöschen des elektrischen Lichtes ohne Zweifel die natürliche an Bord herbeigeführte Panik in grenzenlose Verwirrung ausarten liess, deren Folgen der grosse Menschenverlust zuzuschreiben war. Im „Mohagan“-Fall hat der Gerichtshof diese Anschauung nachdrücklich zum Ausdruck gebracht und

daran besonders, der Wiedergabe werthe Bemerkungen geknüpft:

„Das Gericht vertritt auf das Entschiedenste den Standpunkt, dass jedes ausschliesslich durch elektrisches Licht erleuchtete Schiff, im Besitz zum Gebrauch fertiger und zur Hand befindlicher Petroleumlampen sein muss, die sofort nach Versagen des elektrischen Lichtes anzuzünden sind.“

Zu bemerken ist nun allerdings, dass z. B. auf Schiffen der Hamburg Amerika-Linie, des Norddeutschen Lloyd, der Südamerikanischen Gesellschaft und anderen grösseren deutschen Rhedereien, der vom englischen Gerichtshof auf das „Entschiedenste“ gewünschte Standpunkt längst vertreten und streng durchgeführt wird. Dass das geschieht, ist angesichts der gemachten Erfahrungen, Pflicht und eine natürlich gezogene Consequenz.

Allen europäischen Rhedereien, deren Schiffe nach cubanischen Häfen fahren, hat Mr. M'Arthur, ein Mitglied des englischen Unterhauses, durch sein energisches Eintreten für die Interessen der britischen Rheder im Allgemeinen und die Interessenten der „Liverpool Cuban Trade Conference“ im Besonderen einen grossen Dienst geleistet. Es ist ihm gelungen das „Foreign Office“ für seine Sache zu interessiren, und nach Vermittelung der hohen Behörde beim Kriegsdepartement der Ver. Staaten, ist ein Absatz der am 18. December v. J. veröffentlichten Hafengebühren für Cuba annullirt worden. In den Vorschriften der Zoll- und Hafenabgaben für cubanische Häfen heisst es unter Sect. 6. „In allen Häfen oder Plätzen Cuba's sind bis auf Weiteres folgende Tonnengelder zu entrichten: a) Für jedes nicht von einem cubanischen Hafen kommende Schiff 20 c per Ton netto. e) Express-Dampfer, beschäftigt zur Postbeförderung in einer Dampfschiffslinie, im Besitz eines gouvernementalen Postkontraktes und halbwochenlich von aussercubanischen Häfen kommende und cubanische Häfen anlaufende Postdampfer sind von dieser Abgabe befreit und erhalten vom Kriegssekretair eine Bescheinigung ausgestellt, welche darthut, dass sie in obiger Weise beschäftigt sind.“ Gegen diesen Absatz e wandte sich Mr. M'Arthur und behauptete, dass nur die zwischen den Ver. Staaten und Cuba verkehrenden Schiffe in der Lage seien, die gestellten Bedingungen zu erfüllen. Ein abgabenfreies Anlaufen der cubanischen Häfen sei aber für jene Dampfer eine Vergünstigung, ohne welche andere auf Cuba fahrenden Schiffe unmöglich mit den festen Tradern konkurriren können. Wie schon erwähnt, erfolgte auf Grund der Interpellation eine Nichtigkeitserklärung des Absatzes e, und zwar durch den Präsidenten M'Kinley selbst. Der Wortlaut ist folgender: „Auf Grund der Autorität als oberster Befehlshaber der Ver. Staaten-Armee und Flotte, weise ich hiermit an, dass Absatz e der Sect. 6,



am 13. December durch Executive Order in Kraft getreten, widerrufen und annullirt werde.“

#### Nautical-Magazine schreibt:

„Das White Star Boot „Germanic“ sank kürzlich längs- seit der Pier in New-York. Die Rhederei wird tief in den Geldbeutel laugen müssen, um die Spuren, welche der Aufent- halt unter Wasser dem Schiff hinterlassen, wieder zu ver- wischen. Das Vorkommniß ist anscheinend auf die leidige getheilte Verantwortlichkeit der Personen an Land und auf die der Schiffsofficiere zurückzuführen. Getheilte Arbeit ist eine sehr schöne Sache; mitunter auch das Gegentheil. Die Kontrolle über die Arbeiten eines Schiffes vom Lande aus ist nicht ungefährlich. „Germanic“ erhielt beim Kohlen-Ein- nehmen Schlagseite, eine offene Pforte kam dabei unter Wasser und das Schiff sank. Im November 1882 sank der Orient- liner „Central“ in Sydney, nachdem 1500 T. Kohlen an Bord waren, in Folge derselben Ursache; der Zahlmeister und ein Maschinist ertranken. Im December 1883 ist „Orotava“, ein Dampfer der Pacific Steam Navigation Comp., unter ähnlichen Verhältnissen in Tilbury Docks unter Wasser gesetzt. Von 300 an Bord befindlichen Personen kamen fünf, die einen Ballasttank reinigten, um, sie wurden ersäuft wie in ein Loch gepferchte Ratten. Diese drei Fälle sind als Beweis hin- reichend, um eine besondere verantwortliche Person zu fordern, die damit betraut wird, über die Sicherheit eines Dampfers, während er Kohlen einnimmt, zu wachen. Um jeden Preis bedarf die Verantwortlichkeit der Rhedereibeamten am Lande sowie die der Schiffsofficiere einer schärferen Präcision, damit ein Jeder genau weiss, wie weit seine Rechte und nicht minder seine Pflichten reichen.“

Das Vorstehende ist wahrscheinlich unter dem berechtigten Unwillen, den die citirten drei Fälle hervorzurufen wohl im Stande sind, geschrieben und deshalb zu verstehen. Der Befehl, um welche Zeit „gekohlt“ werden soll, muss von dem Beamten ausgehen, dem die Expedition des gesammten Schiffes untersteht, dem Schiffsinspector. Wir sind der Ueberzeugung, dass jeder in solch verantwort- licher Stellung befindliche Beamte, ehe mit der Kohlenübernahme an Bord begonnen wird, den Schiffsführer resp. seinen Stellvertreter, den wacht- habenden Steuermann, von seiner Absicht in Kennt- niss setzen wird, damit die erforderlichen Vorsichts- maassregeln und Vorarbeiten ergriffen werden und die Aufsicht nicht fehlt. Würden diese Formen ausser Acht gelassen, dann wäre es gar- nichts Seltenes, wenn ein Schiff während der Kohlen- übernahme im Hafen „wagsackt“. Ohne Schlagseite geht das Kohlen nur selten ab, da die Bunker- kohlen — deren Reservoir vom Kiel bis Oberdeck reicht — zumeist schon geladen werden, wenn das Schiff keine oder nur wenig Ladung im Leibe hat, also sehr rank ist. Sollte in einem der Fälle „Germanic“, „Central“ und „Orotava“ doch der Schiffsexpeditiionsbeamte am Lande oder der Stauer nicht frei von Schuld sein, so ist Das sehr zu be- dauern und verdient die schärfste Rüge. Deshalb jedoch für ein Gesetz eintreten zu wollen, das die Rechte und Pflichten der in Betracht kommenden Personen genau bis ins kleinste feststellt, wäre

pedantisch und würde einen Mangel richtiger Auf- fassung vom modernen Schifffahrtsbetriebe verrathen.

### Russlands Aussenhandel und Handels- beziehungen zu Deutschland.

Von M. Lewski.

(Schluss.)

Die Gestaltung der Einfuhrbewegung einer Reihe anderer Artikel veranschaulicht folgende Tabelle:

	1861—70	1871—80	1881—90	1891—95		
Erzeugnisse aus:	In Millionen Rubel:					
Baumwolle	3,9	5,70	7,45	9,43	5,22	4,31
Wolle	3,2	2,54	5,38	12,63	5,29	4,51
Seide	3,8	5,09	4,37	5,03	2,51	2,96
Leinen, Flachs	0,4	1,52	2,95	6,64	3,41	1,45
Maschinen	1,17	4,81	12,37	29,77	20,71	34,44
Farbstoffe	—	6,97	10,05	15,67	16,94	14,00
Chemikalien	—	1,56	3,04	12,77	15,62	12,77
Weine	5,74	6,93	7,28	13,02	11,15	7,69
Gespinnst aus:	in 1000 Pud:					
Baumwolle	470	164	146	412	269	162
Wolle	30,7	71,5	123,7	237,4	228	167

Die Einfuhr der Textilindustrie-Produkte nahm somit in der letzten Zeit ab, indem der innere Markt den Bedarf gegenwärtig beinahe deckt.

Wenden wir uns den Artikeln der Ausfuhr auf dem Weltmarkt zu, so finden wir, dass am Anfang des Jahrhunderts halbbearbeitete Materialien, welche noch einer Umarbeitung in der Fabrik be- durften, vorherrschten, wie Talg für 9,6 Millionen Rubel, Flachs für 9,3 Millionen, Leinen für 5,7 Millionen, Eisen für 4,6 Millionen Rubel. Diese Waaren aber mussten bald den ersten Platz den Lebensmitteln überlassen, und zwar hauptsächlich dem Getreide, welches bald in Europa die vor- herrschende Rolle gewonnen hat.

Am Anfang des Jahrhunderts machte die erste Waarengruppe gegen 80% der gesammten da- maligen Ausfuhr aus, im Laufe der Zeit ging sie aber wesentlich zurück und macht jetzt nur 37,9% aus. Das Ende der kontinentalen Kriege brachte dem russischen Flachshandel den ersten Schlag. Die früher erstarkte Nachfrage nach Hanf für Takel- werk nahm ab, während der Verbrauch für Her- stellung von Geweben auf den ausländischen Märkten in dem leichter zu bearbeitenden Faser- stoff — der Baumwolle — eine starke Konkurrenz gefunden hat; ausserdem begann die Hanfkultur in Italien sich stark zu entwickeln. Zu diesen zwei Umständen gesellte sich später ein dritter und noch gefährlicherer — das Auftreten der Jute in Indien, des Manillahanfes auf den Philippinen und ähnlicher analoger Materialien. Die Ausfuhr des Flachses hatte dasselbe Schicksal, wie die des Leins.

Der Flachs begann an vielen Orten von der Baumwolle ersetzt zu werden, später auch von dem billigeren neuseeländischen *formium tenax*. Mit dem russischen Holz begann sehr erfolgreich das Holz aus Schweden, Norwegen und Finnland zu konkurrieren. Ausserdem hörte auf die Eisenausfuhr aus Russland eine industrielle Bedeutung zu haben. In der Ausfuhr der Lebensmittel ist die entgegengesetzte Erscheinung zu beobachten. Die Zunahme der Lebensmittelausfuhr ist hauptsächlich der Zunahme der Getreideausfuhr zu verdanken. Die Ausfuhr der lebenden Thiere sowie der fertigen Erzeugnisse erreicht im allgemeinen kaum 5—6%. Die folgende Tabelle giebt über die Ausfuhr noch einiger Hauptwaaren Aufschluss:

	1880	1885	1890	1895	1900	1905
Leinsamen 1000 Pud	10223	12074	15898	22040	19035	14045
Oelkuchen	—	—	—	—	—	—
Holz Mill. Rubel	2,93	4,52	9,31	27,91	35,68	43,82
Eisen Mill. Stück	—	—	—	105,4	365,9	800,3
Zucker 1000 Pud	—	—	—	1108	2786	4521
Talg	3668	2829	2414	638	253	153

Die Ausfuhr der Edelmetalle in Münze und Barren im Laufe des Jahrhunderts wird durch folgende Tabelle veranschaulicht (in 1000 Metallrubeln):

	1880	1885	1890	1895	1900	1905
Einfuhr	6767	8167	5770	11160	9910	9190
Ausfuhr	—	1800	1270	3980	7750	13830
	Einfuhr		Ausfuhr			
	Gold		Silber			
1881—85	3575		4225		32539	
1886—90	8818		7073		20510	
1891	72322		10559		616	
1892	104363		9402		232	
1893	13195		18124		172	
1894	109123		21817		37528	
1895	23161		14436		204	
1896	89045		28453		210	

Unter den Staaten, mit welchen Russland im Handelsverkehr steht, nimmt den ersten Platz gegenwärtig Deutschland ein, während ihn früher England behauptet hatte. Die Einfuhr Russlands nach Deutschland schwankte in den letzten 15 Jahren um 350 Mill. Mark das Jahr; im Jahre 1891 erreichte sie die Ziffer von 579,9 Mill. Mark, im Jahre 1886 war noch die Ziffer von 264 Millionen. Diese Ziffern machen 10—20% der gesamten deutschen Einfuhr aus. In der Einfuhr Deutschlands nahm Russland nicht selten den zweiten Platz ein (1889). Der erste Platz kam immer Grossbritannien zu, der zweite, dritte und vierte Platz mit wandelbarem Geschick Russland, Nordamerika, Oesterreich. Für die deutsche Ausfuhr hat Russland weniger Bedeutung, indem die Ausfuhr nach Russland gegen 175 Mill. Mark das Jahr

beträgt und also weniger als die Hälfte der Ausfuhr aus Russland ausmacht. Das beste (? D.R.) Ausfuhrjahr Deutschlands war 1880, in welchem die Ausfuhr nach Russland 213 Millionen Mark betrug; dagegen sank sie im Jahre 1887 auf 125 Millionen Mark.

Wie sich die Einfuhr Deutschlands aus Russland in den Hauptwaaren gestaltete, darüber belehrt die folgende Tabelle (in 1000 Mark):

	1880	1885	1895
Insgesamt	336443	334060	567863
Holzwaaren	30094	45543	66854
Flachs	25338	35439	33627
Haar	20201	19670	18890
Weizen	11510	43635	70194
Roggen	71610	46333	69042
Hafer	11604	13569	19162
Gerste	3691	10606	37698
Leinsamen	11495	4090	20193
Borsten	4952	5315	12053
Felle	6588	6885	9848
Schaffelle (unbearb.)	2420	2346	2658
Rauchwerk	13513	10859	12801
Oelkuchen	1327	2870	6983
Vögel und Geflügel	2557	3740	9237
Eier	1731	4934	34745
Pferde	8721	15354	14016
Schweine	38727	16597	6282

Die Ausfuhr Deutschlands nach Russland setzt sich hauptsächlich aus den Waaren verschiedenster Gruppen zusammen, wobei obenan Eisen und Guss-eisen, Maschinen, Steinkohle, Wolle und Baumwolle stehen. Im Jahre 1895 betrug die deutsche Ausfuhr nach Russland 220,8 Millionen Mark, wobei auf Eisen und Eisenerzeugnisse 33,6 Mill., auf Maschinen und Werkzeuge 30,4, auf Farbstoffe 22,9, auf Wolle und Wollerzeugnisse 19,3, auf Felle und Leder 16,7, auf Conditoreiwaaren 10,3, auf Baumwolle 8,4 Millionen Mark entfielen. Diese Artikel machen  $\frac{3}{4}$  der Ausfuhr Deutschlands nach Russland aus.

Seit der Bildung des Deutschen Reiches wird sein Antheil an den Aussenhandel Russlands durch folgende Tabelle dargestellt (in 1000 Rubeln).

	1872-81	1882-91	1892	
Einfuhr nach Russland überhaupt .	504210	445659	403880	
aus Deutschland .....	211040	141683	101653	
Ausfuhr aus Russland überhaupt ..	468491	642302	475580	
nach Deutschland .....	140000	170086	138239	
	1893	1894	1895	1896
Einfuhr nach Russland				
überhaupt .....	463546	559572	538508	589800
Einfuhr aus Deutschland ..	101187	142976	175647	190169
Ausfuhr aus Russland				
überhaupt .....	599211	668753	689063	689900
Ausfuhr nach Deutschland	132580	147867	179276	185368

Im Durchschnitt betrug die Ausfuhr Deutschlands nach Russland 169,5 Millionen Rubel das Jahr, wobei 1880 die Ausfuhr 274 Millionen, 1893 die Ausfuhr nur 101 Millionen Rubel betrug. Die Ausfuhr Russlands nach Deutschland betrug durchschnittlich 155,7 Millionen Rubel das Jahr, wobei

sie im Jahre 1877: 196,7 Mill., im Jahre 1872: 73,3 Mill. Rubel betragen hat.

Die deutsche und russische Handelsstatistik stimmen bezüglich der Menge und noch weniger des Werthes der aus- und eingeführten Waaren nicht überein. Die Ausfuhr des Getreides aus Russland nach Deutschland in dem letzten Jahr-fünft wird durch folgende Tabelle dargestellt (in 1000 Pud):

	1891	1892	1893	1894	1895
Weizen.....	17931	3256	2724	8552	18689
Roggen.....	21694	2710	6089	23708	30335
Hafer.....	4776	639	1981	7817	6180
Gerste.....	7873	6620	10692	20871	21879

1891—95

	Ausfuhr Russlands	Einfuhr Deutschlands
Weizen.....	10226	21387
Roggen.....	16907	26909
Hafer.....	4279	1171
Gerste.....	13585	22802

Die letzten zwei Kolonnen veranschaulichen die Divergenz der russischen und deutschen Statistik. Zuverlässiger sind zweifellos die deutschen Daten, da die Zusammenstellung derselben dort mit den Interessen des Fiskus verknüpft ist.

Die werthvollen Essays, welche das interessante Werk über die Lage des Welthandels sowie die Produktivkräfte der verschiedensten Staaten aufstellt sollen bei einer anderen Gelegenheit zur Besprechung gelangen.

### Kosten des Schiffbaues in den Ver. Staaten und in Grossbritannien.

Gelegentlich der letzten Debatte im amerikanischen Repräsentantenhaus über den Hanna-Payne-Entwurf wurde von einem Mitgliede ein Schreiben Herrn Charles H. Cramp, Eigenthümer der rühmlichst bekannten Schiffbau firma in Philadelphia, gleichen Namens, über den Unterschied der Kosten eines Schiffsaubau es in den Ver. Staaten und in Grossbritannien verlesen. In Anbetracht der Competenz, welche dem Verfasser gerade über ein solches Thema zu urtheilen zur Seite steht, mögen einzelne Stellen des Schreibens hier wiedergegeben werden.

Die immer in weiteren Kreisen um sich greifende Anschauung, dass die zur Herstellung erforderlichen Materialien hier (also in den Ver. Staaten) ebenso preiswürdig wie in Europa, besonders in England, sein, ist absolut irrthümlich. Jeder amerikanische Schiffbauer, wenn er bei seinen Calculationen diesen Standpunkt vertreten wollte, würde gezwungen sein, ein von ihm fertiggestelltes Bauerzeugniss mit beträchtlichem Deficit an die Bauauftraggeber abzuliefern. Es ist wahr, dass Platten und Nieten, zur Construction des Schiffsrumpfes hauptsächlich verwandte Materialien, hier nicht theurer als drüben sind. Einmal aber sind zum Bau des ganzen Schiffes noch verschiedene andere Materialien nothwendig, deren Herstellung oder Anschaffung bedeutend höher als in Europa ist, andererseits — und das ist die Hauptsache — besteht in den Arbeitslöhnen hier und drüben ein ganz wesentlicher, zu unseren Ungunsten entscheidender Unterschied. Nehmen wir beispielsweise an, das Pfund Platten, Winkel, Nieten etc. kostet dem amerikanischen Schiffbauer  $1\frac{1}{2}$  c. beim Einkauf, so ist, bis das Schiff zum Stapellauf fertig ist, unter Hinzurechnung der

Arbeitslöhne, der Werth vorhingenannter Materialien für ihn — den Schiffbauer — auf mindestens 5 cts. per Pfund gestiegen.

Die letzte Zahl ist keineswegs zu hoch gegriffen, sondern bedeutet das äusserste Minimum, welches nur im günstigsten Falle möglich ist. Also noch einmal kurz gefasst, das erste Material kostet im Einkaufspreis etwa  $1\frac{1}{2}$  c. und steigt durch den Arbeitslohn auf 5 c. per Pfund bei einem 5000 t Schiff. Das Gewicht der zum Rumpf verwandten Materialien beträgt etwa 2150 t, was einem Durchschnittspreis à  $1\frac{1}{2}$  c. das Pfund, 30 \$ per Ton oder 64 000 bis 65 000 \$ für das ganze Schiff gleich kommt. Rechnet man jetzt noch die für Arbeitslöhne in Anrechnung gebrachten  $3\frac{1}{2}$  c. per Pfund hinzu, so erhält man 168 000 bis 170 000 \$. Aus dieser Gegenüberstellung ist ersichtlich, dass der Kaufpreis des Schiffes weniger durch das dazu verwandte Material, als durch die Arbeitslöhne in die Höhe geschraubt wird.

Betrachten wir nun, um den Unterschied klarzustellen, die Kosten eines Neubaus in Grossbritannien, dieselben Grössenverhältnisse und denselben Kostenaufwand für die Materialien (also 65 000 \$) vorausgesetzt. Es bleiben dann noch 170 000 \$ für Arbeitslöhne übrig, wenn das Schiff in den Ver. Staaten gebaut würde. „Um Ihnen“, schreibt Mr. Cramp, „nun den Unterschied in der Höhe der Arbeitslöhne hier und in England sichtlich vor Augen führen zu können, bediene ich mich einer mir von einem wohlbekannten englischen Schiffbauingenieur überlassenen Aufstellung, die über die verschiedenen in England bezahlten Löhne Aufschluss giebt. — Wenngleich diese Tabelle unter Zugrundelegung der Löhne, wie sie vor vier Jahren in England bezahlt sind, fertig gestellt ist, dürfte sie, da weder die amerikanischen noch die englischen Gagen seit jener Zeit namentliche Aenderungen erfahren haben, noch als Maassstab dienen. Ich stelle der englischen Aufstellung eine von mir sorgfältig bearbeitete gegenüber.“

Nachstehend die Klassen der Handwerker und deren Wochenlohn in Grossbritannien und in den Ver. Staaten:

Beschäftigt als:	Wochenlohn in	
	Grossbritannien	Ver. Staaten
Modellzeichner.....	9,00 \$	18,00 \$
Maschinen (Monteurs)....	8,50 ..	15,00 ..
Nieter.....	7,50 ..	12,00 ..
Kalfater.....	7,50 ..	15,00 ..
Träger- und Winkelschmiede	8,10 ..	15,00 ..
Vorhalter.....	4,20 ..	9,00 ..
Zuträger.....	7,80 ..	15,00 ..
Schiffszimmerleute.....	9,60 ..	18,00 ..
Tischler.....	9,00 ..	16,50 ..
Maler.....	9,60 ..	18,00 ..
Maschinen in Werkstätten	7,20 ..	15,00 ..
Kesselarbeiter.....	6,00 ..	10,80 ..
Takler.....	7,20 ..	11,00 ..
Plumber.....	9,60 ..	19,50 ..
Bohrer.....	6,40 ..	11,00 ..
Eisenplattenarbeiter.....	8,50 ..	15,00 ..
Kupferschmiede.....	8,60 ..	18,00 ..
Former, Eisen.....	9,00 ..	14,50 ..
„ Metall.....	9,00 ..	15,00 ..
Handlanger.....	4,20 ..	8,00—9,00 ..

Aus der Gegenüberstellung ist ersichtlich, dass der in Grossbritannien bezahlte Wochenlohn für Werft-Beschäftigte zum Mindesten 35 bis 40 % niedriger als in den Ver. Staaten ist. „Damit mir nun nicht vorgehalten werden kann“, schreibt Mr. Cramp, „die Löhne seien in England seitdem bedeutend gestiegen — was aber nicht der Fall — setzte ich jedem auf einer amerikanischen Werft bezahlten Dollar, 70 cts. als in England bezahlten Wochenlohn gegenüber, also nur 30 % Unterschied.“

Hiernach würde der Arbeitslohn bei einem 5000 t Schiff



auf englischen Werften etwa 119 000 gegen 170 000 \$ auf amerikanischen ausmachen, das bedeutet zu Gunsten englischer Werften eine Differenz von 57 000 \$. Das heisst mit anderen Worten, der stählerne Rumpf eines 5000 t Schiffes verursacht dem Erbauer in den Ver. Staaten 235 000, in Grossbritannien 184 000 \$ Kosten.

Um noch markanter den Unterschied des Kostenaufwandes in beiden Ländern zum Ausdruck zu bringen, legt Mr. Cramp seinen weiteren Berechnungen ein Schiff grösster Dimensionen, ein 12 000 t zu Grunde. Dieses würde, wenn wieder die vorhergenannte Gegenüberstellung als Maassstab dient, von einem englischen Schiffbauer für 268 000 £ herzustellen möglich sein, davon 177 000 £ für die Anschaffung der notwendigen Materialien und 91 000 £ für Arbeitslöhne, oder procentual ausgedrückt 66,7 %, resp. 33,3 %. Eine amerikanische Werft müsste in diesem Falle mindestens 50 % des Aufwandes für Arbeitslöhne in Anrechnung bringen, was ca. 86 000 £ Mehrkosten erfordern würde.

Trotz aller Versicherungen Herrn Cramp's, die amerikanischen Wochenlöhne möglichst niedrig gegriffen zu haben, lässt sich ein Zweifel an der Richtigkeit der Angaben nicht so leicht los werden, wenn man berücksichtigt, dass das ganze Schreiben den Zweck hatte, die Mitglieder des Repräsentantenhauses für Schiffbauprämien zu erwärmen. Der Unterschied von 86 000 £ = etwa 1 720 000 \$ ist doch wohl etwas reichlich hoch, besonders unter der Berücksichtigung, dass der amerikanische Arbeiter im wahren Sinne des Wortes, wie ein Pferd arbeitet, während der englische — nach europäischem Begriff allerdings noch der schnellste — sich nicht ganz so jagen lässt. Je schneller die Arbeiter, desto eher ist der Bau fertig und desto weniger Wochenlöhne kommen zum Austrag.

## Die Reduction der Passageraten im Nordatlantik.

Wenn bisher über die Reduction der Passageraten seitens der nordatlantischen Rhedereien hier geschwiegen ist, so geschah es um abzuwarten, welche Folgen der Bruch des Passage-Rings durch die White Star-Line nach sich ziehen werde. Diese lassen sich heute einigermaassen überschauen, wenngleich Jeder zugeben wird, dass ein Ende des Conflictes noch nicht abzusehen ist. Unverständlich, wenigstens für den Uneingeweihten, bleibt, angesichts der vor vier Jahren wegen derselben Angelegenheit geführten heftigen Campagne, das Vorgehen der bereits genannten englischen Linie, die den Stein ins Rollen brachte. Erklärlich ist die nach gegebenem Beispiel beobachtete Taktik der anderen grossen Linien, die eine nach der andern Reductionen der bis dahin üblichen Passageraten vorzunehmen gezwungen waren. Beachtenswerth ist das Vorgehen des Norddeutschen Lloyd, der zwar seine Passagepreise bis zum 25. Mai von 100 auf 75, später 95 \$ reducirt hat, die Sommerrate aber für die 1. Klasse nach Southampton auf 100 \$, wie vordem, bestehen lassen will. Beabsichtigt die grosse Bremer Rhederei durch diese Directive sich für ihre Schnelldampfer — denn nur für diese gilt der 100 \$ Satz — ein vornehmeres Reisepublikum zu sichern, so darf man sie zu diesem Schritt, den wahrscheinlich viele bemittelte Ocean-travellers angenehm begrüssen werden, wohl beglückwünschen; da der Erfolg kaum ausbleiben dürfte. Andererseits ist, wenn, wie nachstehend angeführt wird, die Hamburg-Amerika Linie ihren 1. Klasse-Passagepreis vorläufig auf 55 \$ ermässigt hat, dieser Satz, die äusserst gedachte Minimalgrenze, von der in Anbetracht der Kajütenrichtungen an Bord moderner Schnelldampfer nicht allzu viel Passagiere Gebrauch machen können.

Die „N.-Y. Handelsztg.“ hat in einem längeren Aufsatz sich bemüht, den Eindruck zu schildern, der in New-York dem einen Knotenpunkte aller im Passagiergeschäft beschäftigten

Linien, Platz griff, als die Kunde von der ersten Passager-reduction eintraf. Wenngleich einzelne Abschnitte des Artikels auch bereits in einigen deutschen Tagesblättern reproducirt sind, halten wir die von grosser Sachkenntniss zeugenden Erörterungen für wichtig genug, hier noch einmal wiederholt zu werden, zumal unsere Zeitschrift von Vielen gelesen wird, die von dem Inhalt des New-Yorker Blattes keine Ahnung haben:

Seit langer Zeit hat der Dampfschiff-District in der unteren Stadt sich nicht in solcher Erregung befunden, wie während der letzten Woche. Wie bereits mitgetheilt, verursachte zu Ende Februar in Kreisen der Rheder und Dampferagenten die Nachricht Sensation, die White Star-Line habe sich von der Raten-Vereinbarung der, die sog. „Steamship-Conference“ bildenden transatlantischen Dampfer-Gesellschaften, durch Regelung ihrer Passagieraten nach eigenem Belieben, los-gesagt. Dass die anderen Dampferlinien diesem Beispiele nicht sofort Folge leisteten, erklärt sich allein daraus, dass das Vorgehen der White Star-Line ganz unerwartet kam. Nachdem jedoch die eine Linie ihre Minimal-Rate um 10 bis 15 \$ ermässigt, und die Gültigkeit der niedrigeren Winter-Raten über den üblichen End-Termin, den 1. April, hinaus ausgedehnt hatte, blieb auch den anderen nichts Anderes übrig und stand daher der Ratenkrieg der Dampferlinien in vollster Blüthe.

Die englischen Linien waren die ersten, welche eine entsprechende Preisermässigung vornahmen und glaubte man anfänglich, der Ratenkrieg werde sich auf diese Linien beschränken. Ende letzter Woche schlossen sich jedoch auch die französische und Hamburger Linie dem Vorgange der englischen Linien an, indem die erstere ihre Rate für 1. Kajüte von 65 auf 55 £ reducirt und auch gleichzeitig den Fahrpreis für 1. Kajüte für die Sommermonate von 90 auf 65 \$ ermässigte, während die Hamburg-Amerikanische D.-G. vorläufig den Fahrpreis für 1. Kajüte auf ihren Schnelldampfern auf 55 \$, für die P.-Dampfer auf 50 \$ und für 2. Kajüte auf 42,50 \$ herabgesetzt hat. Gleichzeitig fanden seitens der Allan-Linie Reductionen der Rate für 1. Kajüte auf 45 \$, für 2. auf 30 \$ und seitens der Anchor-Linie für 1. Kajüte auf 50 \$ und für 2. ebenfalls auf 30 \$ statt.

Am Anfang des März waren von allen hier vertretenen transatlantischen Linien nur noch der Norddeutsche Lloyd und die Holland-Amerikanische Linie dem Ratenkriege fern geblieben. Inzwischen jedoch ist der hiesige Vertreter der letzteren Linie, Herr van den Toorn, per Kabel beauftragt worden, die Rate für Passage 1. Klasse bis 16. April auf 50 \$, für die Frühjahrssaison bis 1. Juni auf 57,50 \$ und die bis 15. Juli gültige Sommerrate auf 65 \$ zu reduciren, während Passage 2. Klasse bis 15. Mai 37 \$ kostet und die Sommerrate bis 15. Juli 42,50 \$ beträgt. Ebenso hat der Norddeutsche Lloyd jetzt neue Raten bekannt gegeben, wonach Passage 1. Klasse nach Southampton vom 11. bis 25. April anstatt 100 nur noch 75 \$, vom 25. April bis 25. Mai 95 \$ kostet, während die Sommerrate mit 100 \$ beibehalten bleibt. Die Minimal-Rate nach Southampton beträgt für die Dampfer „Maria Theresia“, „Trave“ und „Lahn“ bis 18. April 60 \$, nach diesem Termin 75 \$, für die Dampfer des „Barbarossa“-Typus bis 27. April 50 \$, nach diesem Termin 60 \$.

Bei all diesen Reductionen ist zu berücksichtigen, dass die Ermässigung sich nicht auf alle Preise der 1. und 2. Kajüte, sondern nur auf die Minimal-Raten bezieht. Die Vertreter der Dampferlinien erklären, sie seien bereit, Fahrbillets zu Minimal-Raten zu verkaufen, wer aber bessere Accomodation wünsche, müsse höhere Preise bezahlen.

Wie Herr Emil L. Boas von der Hamburger Linie sich zu einem Vertreter der „N.-Y. Handelsztg.“ geäussert hat, stehen weitere Ermässigungen der Fahrpreise nicht wohl in Aussicht. Besonders würde sich die Reduction keinesfalls auf

die Raten der Zwischendeck-Passage erstrecken. Dass der Dampfer-Raten-Krieg eine Steigerung der Einwanderung zur Folge haben werde, sei nicht anzunehmen. Für das Anwachsen oder Nachlassen der Emigration kämen weniger die Fahrpreise, als öconomische Verhältnisse, hier wie drüben, in Betracht.

Der Passage-Agent der White Star-Line sagte zu dem Vertreter genannten Blattes: Wir haben hier nur den Weisungen der Haupt-Office zu folgen und können nicht wissen, was drüben beschlossen werden mag. Die Verhandlungen der „Steamship-Conference“ werden in Europa geführt, augenscheinlich ist die bisher bestandene Vereinbarung in die Brüche gegangen und die White Star-Line hat nur mit Festsetzen der Raten nach eigenem besten Ermessen den Anfang gemacht.

Neben den Passage-Raten der transatlantischen Dampfer sind übrigens auch die Frachtraten z. Zt. ungewöhnlich niedrig, und in Hauptausfuhr-Artikeln wie Weizen, Baumwolle, Provisionen und Mehl bleibt die derzeitige Frachtrate 50 % und darüber hinter der während der gleichen Zeit letzten Jahres zurück. Alle Dampferlinien fühlen die Depression und in nicht wenigen Fällen fällt es schwer, für die grossen Dampfer nur halbe Ladung zu erlangen, besonders im Verkehr mit meistumworbenen Häfen, wie Liverpool. Nach der Darlegung des hiesigen Agenten einer der leitenden continentalen Linien ist um diese Jahreszeit das Frachtgeschäft immer ruhiger, da mit dem Schluss des Erie-Kanals regelmässig eine Erhöhung der Eisenbahn-Frachtraten stattfindet und dann weniger Getreide hier zur Verschiffung nach Europa eintrifft, indem andere Häfen, wie Baltimore, Newport News etc. vor New-York Frachtvergünstigungen geniessen. Dazu kommt diesmal die Abnahme einerseits des Stahl- und Eisen-Exports, infolge Steigens der Inland-Raten, sowie andererseits Abnahme der europäischen Nachfrage nach amerikanischem Weizen und Baumwolle, indem diese Producte von den hiesigen Farmern für höhere Preise aus dem Markte gehalten werden. Mit Eröffnung des Erie-Kanals dürfte sich jedoch die hiesige Situation in Oceanfracht wieder besser gestalten.

## Gerichtsentscheidung.

Frage, ob die exception-clause: the Acts of God, the Queen's enemies, restraint of Princes etc. nur zu Gunsten des Rheders gilt.

Auslegung der Clausel: strikes are mutually excepted; darf sich auch der Befrachter zu seinen Gunsten auf diese Clausel beziehen? — Bezieht sich diese Clausel auch auf die in Folge eines Strikes verlangsamte Entlöschung?

Wir geben nachstehend die Gründe an, aus denen die klägerische Revision der Firma Little & Co. gegen den Schiffsmakler H. Vogemann in Hamburg am 22. October 1898 abgewiesen ist.

In No. 20 der Charterparthie ist ausdrücklich bestimmt, dass die Fälle der höheren Gewalt (The act of God, the Queen's enemies etc.), unter denen auch lockouts or strikes of labourers aufgezählt werden, gegenseitig ausgenommen sein sollen. Mag nun auch im englischen Handelsverkehr die Ausnahmeklausel, welche ursprünglich nur zu Gunsten des Rheders und Schiffers vereinbart zu werden pflegte, erst allmählich auf den Befrachter ausgedehnt und mag bei den, unter dem Einfluss englischer Rechts- und Verkehrsanschauungen entstandenen Charterparthien vielfach Streit darüber möglich gewesen sein, ob nach Maassgabe ihrer Fassung und ihres Zusammenhanges die Clausel, wie ursprünglich, nur zu Gunsten des Rheders oder zu Gunsten beider Theile aufgenommen sein sollte, so ist doch im gegenwärtigen Falle in diesem Punkte für Zweifel keinerlei Raum gegeben. Fraglich kann nur sein, von welcher Art bei der vorliegenden auf Zeit eingegangenen Charterparthie, die

zu Gunsten des Befrachters gewollten Rechtsfolgen eines Ausstandes, durch den die Ausladung oder Entlöschung gehindert ist, im Sinne der Clausel sein sollen. Zutreffend nimmt aber der Berufungsrichter an, dass der Befrachter für die Zeit, um welche das Geschäft des Abladens oder Löschens in Folge der Arbeitseinstellung sich ausdehnt, von der Zahlung der Miete für das Schiff befreit bleibt. Von der Revision ist auszuführen versucht, dass der Ausstand, den die Wirkungen der höheren Gewalt überhaupt betreffenden Rechtsgrundsätzen entsprechend, nur die Befreiung des Befrachters von seiner Verantwortung dafür nach sich ziehen dürfe, dass er seine, durch den Ausstand unmittelbar berührten Verbindlichkeiten nicht erfüllt. Diese Auffassung wird aber dem Willen der Parteien, dem es nicht auf die formale, sondern auf die materielle Wirkungsweise der Clausel ankommt, nicht gerocht und berücksichtigt nicht, dass die Gegenseitigkeitsclausel aus der gewöhnlichen, nur für eine Reise und nicht auf Zeit vereinbarten Charterparthien in die vorliegende übergegangen ist. Bei Charterparthien der ersteren Art kann über die Wirkungsweise der Gegenseitigkeitsclausel auch auf Seite des Befrachters Zweifel nicht entstehen, der Befrachter braucht, wenn er durch einen Ausstand verhindert wird, die Abladung oder Löschung innerhalb der Lade- bzw. Löszeit zu bewirken, Liegegeld nicht zu entrichten. Die hier vorliegende, auf Zeit eingegangene Charterparthie kennt in Folge dieser ihrer Eigenschaft keine Lade- oder Löszeit und sieht keine Verpflichtung zur Zahlung von Liegegeld vor; dem Befrachter ist die Benutzung des Schiffes zu dem in der Charterparthie bestimmten Zwecke und innerhalb der in derselben festgesetzten Grenzen nach seinem Belieben gegen Zahlung einer fortlaufenden nach Kalendermonaten bestimmten Miete überlassen. Eine materielle Gleichartigkeit in der Wirkungsweise der Clausel bei den beiden Arten der Charterparthie ergibt sich nun in der Gestalt, dass bei Verhinderung des Abladens oder Löschens durch Arbeitseinstellung der Befrachter, wie bei der Reisecharterparthie von der Zahlung von Liegegeld, so bei der auf Zeit eingegangenen von der Zahlung der Miete für die verlorene Zeit befreit bleibt. Dass eben dies von den Contrahenten gewollt ist, sowohl vom Beklagten, welcher die Aufnahme der Clausel in die Zeitcharterparthie in Vorschlag brachte, als von der Klägerin, welche auf sie einging, dürfte der Berufungsrichter hiernach unbedenklich annehmen. Demselben ist auch darin zuzustimmen, dass es für die vom ersten Richter gewollte Unterscheidung, je nachdem es sich um eine Behinderung des Ladens oder um Verlangsamung des Löschens handelt, an jeder Grundlage fehlt.

Der Revision kann nicht zugegeben werden, dass nach der systematischen Ordnung der Charterparthie der richtige Ort für eine Vertragsbestimmung von der bezeichneten Bedeutung schon die No. 14 der Urkunde und gerade nur diese gewesen sein würde. Die in No. 14 vorgesehenen und geregelten Fälle sind von dem Gesichtspunkte aus zusammengefasst, dass es sich bei ihnen allen um Verhinderung der vollen Leistung des Schiffes handelt; dagegen betrifft die No. 20 die Folgen der höheren Gewalt für die beiden contrahirenden Theile. Wenn nun in No. 14 auch Frachtabzüge, entsprechend der geminderten Leistung des Schiffes bedungen sind, so lässt sich doch die Annahme nicht rechtfertigen, dass diese Bestimmung gerade die Zulässigkeit dieser Abzüge erschöpfend und ausschliesslich zu regeln bestimmt wäre. — Entscheidendes Gewicht würde aber bei Vortragsurkunden der hier fraglichen Art auf die Systemfolge überhaupt nicht gelegt werden dürfen.

Der ursächliche Zusammenhang des Ausstandes zu der verlangsamten, erst in der Nacht vom 26. zum 27. Januar 1897 beendeten Löschung ist ausreichend festgestellt. Der Berufungsrichter erachtet für erwiesen, dass der Beklagte, soviel in seinen Kräften stand, die Entlöschung des Schiffes zu beschleunigen bemüht gewesen ist, und dass es ihm selbst bei Aufwendung übertrieben hoher Löhne nicht möglich gewesen

sein würde, geschulte Arbeiter zu beschaffen, die sich ihrer Arbeit rascher als die zur Verfügung gewesenen entledigt hätten. Ungemessene Opfer zu bringen, konnte dem Beklagten aber nicht zugemuthet werden. Es lässt sich sogar die Frage aufwerfen, ob er im Sinne der Clausel überhaupt die Verpflichtung gehabt hätte, den Arbeitern Zugeständnisse zu machen, mit denen er sich von dem bisher seitens der Arbeitgeber vertretenen Standpunkte lossagte.

Endlich kann dahingestellt bleiben, ob der Kapitän des Schiffes, indem er trotz des Ausstandes einen grossen Theil der Mannschaft abmusterte, gegen die No. 12 der Charterpartie verstossen hat. Mag nämlich sein Verhalten gerechtfertigt oder ungerechtfertigt gewesen sein, in jedem Falle wurde der Beklagte durch dasselbe in die Nothwendigkeit versetzt, Hafenarbeiter in einem weiteren Umfange zuzuziehen, hier machte aber wieder der Ausstand seine hindernde Wirkung geltend.

## Schiffbau.

Ein neues Feuerschiff für die Elbmündung ist von der Hamburger Finanz-Deputation bei H. Brandenburg auf Steinwärd in Auftrag gegeben. Die Länge des Schiffes beträgt 37 m, die grösste Breite 7,3 m, die Tiefe 4,7 m. Der Tiefgang wird sich bei vollständiger Ausrüstung auf 3,2 m belaufen. Eine sehr starke Aussenhaut (13 resp. 14 mm starke Platten aus bestem deutschen Stahl) zielt den Neubau, auch ist derselbe durch 8 wasserdichte Schotten in 9 vollständig von einander abgesonderte Gassen getheilt und erhält 3 eiserne Pfahlmasten. Am mittleren (Grossmast) wird der Leuchtapparat angebracht werden. Das neue Schiff soll als Feuerschiff „Elbe I“ in der Richtung Schaarhorn-Neuwerk seinen Liegeplatz erhalten und durchgängig 18 Elblootsen an Bord führen, um diese an die ankommenden Schiffe je nach Bedarf abgeben zu können. Die Aufenthaltsräume der Lootsen sowohl wie auch die Wohnräume für den Kapitän des Schiffes und seiner aus insgesamt 12 Personen bestehenden Schiffsmannschaft werden ziemlich geräumig hergestellt; sie bekommen eine praktische, solide Einrichtung. Drei als Rettungsboote construirte Schiffsboote werden dem neuen Feuerschiff mitgegeben werden. Sie sollen in erster Linie zur Beförderung der Lootsen vom Feuerschiff nach den ankommenden Schiffen dienen. Am 22. Juni d. J. soll das neue Feuerschiff fertig gestellt und zur Ablieferung an die Deputation für Handel und Schifffahrt bereit sein.

Am 25. März fand die Probefahrt des Hamburg-Amerika Liners „Bethania“, von A. Stephen & Son, Glasgow, gebaut, zur Zufriedenheit der Interessirten statt. Die „Bethania“ ist als Schwesterschiff des auf derselben Werft für die Hamburg-Amerika Linie erbauten und bereits im Dienste befindlichen Viermastdampfers „Bengalia“ nach dem Typ der B-Dampfer der Hamburg-Amerika Linie für die specielle Fahrt zwischen Hamburg und Baltimore zum Transport grösserer Mengen losen Getreides und lebenden Viehes construiert. Ueber die Einrichtungen der Schiffe der B-Klasse der Hamburg-Amerika Linie („Bengalia“, „Bosnia“) ist bereits früher berichtet. Die Schiffe sind nach dem Awning- (Sturm-) Deck-System als Viermaster und Einschraubendampfer gebaut. Sie sind 7800 Brutto-Registertons gross. Die Dimensionen betragen 485'×57'×36'. Bei 28' Tiefgang haben die Schiffe eine Ladefähigkeit von 10 800 t Schwergut. Die „Bethania“ ist etwas schärfer construiert als die „Bengalia“ und die „Bosnia“ und nimmt deshalb nur etwa 10 200 t Schwergut ein. Sie ist nach der höchsten Klasse des Lloyd unter Specialaufsicht erbaut. Ihre Triple-Expansionsmaschine wird ihr bei voller Befrachtung

eine Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 12 Seemeilen in der Stunde verleihen.

Von der Werft der Oderwerke in Stettin fanden am 22. März drei Stapelläufe statt, und zwar liefen ab ein für die Rhederei C. Köhn erbauter Schrauben-Schlepp- und Passagierdampfer, der den Namen „Louise“ erhalten hat, ein für die Stettiner Portland-Cementfabrik in Zülchow erbauter eiserner Haflkahn und ein für den Schiffer P. Schultz in Pölitz erbauter Schrauben-Schleppdampfer.

Der auf Lühring's Werft in Hammelwerden für die Braker Rhederei von Hillrich Arnold erbaute Schooner „Konrad“ ist am 29. März vom Stapel gelaufen. Das Schiff ist aus bestem Martin Stahl unter Aufsicht des hiesigen Vertreters des Germ. Lloyd für die atlantische Fahrt nach der höchsten Klasse, 100 A, erbaut. Er ist bei einer Länge von 31 m und einer Breite von 6,5 m 141 Reg.-Tons Netto gross und geht 2,9 m tief. Wenn dasselbe den Helgen verlassen hat, wird sofort für Bremer Rechnung der Bau eines andern Schiffes von gleichen Grössenverhältnissen in Angriff genommen werden. Dieses Fahrzeug wird jedoch als dreimastiger Gaffelschooner getakelt und erhält ein hölzernes Deck.

## Vermischtes.

**Prüfungswesen.** Donnerstag, den 20. April d. J. Morgens 8 Uhr beginnt in Geestemünde eine Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt und zum Seesteuermann. Meldungen dazu nimmt bis zum 19. April Herr Navigationsschuldirector Jungclauss in Geestemünde entgegen.

**Die Rettung der „Pavonia“.** Ein Berichterstatter des „Newcastle Daily Leader“ hat Kapitän Snowdon, den Führer des Dampfers „Wolviston“, welcher „Pavonia“ nach Ponta Delgada geschleppt hat und am 22. März in West Hartlepool angekommen ist, interviewt; er erzählt über die Bergung der „Pavonia“ Folgendes: Die „Pavonia“ hatte schwere Schlagseite, als sie zuerst gesichtet wurde. Kapt. Snowdon hielt auf zu und erfuhr, in Flaggen-Sichtweite seines Zieles, dass der Cunarder geschleppt zu werden wünsche. Der Seegang war furchterlich. Die Passagiere des beschädigten Schiffes wickten mit allen möglichen Gegenständen und schrieben dem Ankömmling in den denkbar verschiedensten Mundarten zu, er solle „Pavonia“ nicht verlassen. Nach eingehender Durchsicht seiner Charterpartie, theilte Kapt. Snowdon seinen Entschluss, die „Pavonia“ zu tauchen, durch Flaggensignale mit, was zur Folge hatte, dass ein Rettungsboot mit dem 1. Officier, vier Mann und einer Lothleine an Bord, vom hilfessuchenden Schiff startete und trotz der tobenden See „Wolviston“ erreichte. Eine Vereinbarung kam zu Stande. Kapt. Snowdon erklärte sich bereit für 12 000 £ das Schiff nach Ponta Delgada zu tauchen. Nachdem die Verbindung zwischen beiden Schiffen durch eine mächtige Schlepptautrosse hergestellt, liess „Wolviston“ ganz langsam angehen und brach verursacht durch die heftige Bewegung beider Fahrzeuge trotzdem das Tau. Die Schiffe kamen aus Sicht und konnten erst zwei Tage später den Versuch machen, Stahlrossenverbindung herzustellen, was nach vieler Mühe gelang. Die nun getroffene Abmachung lautete nicht wie vorher auf Zahlung einer Pauschalsumme, sondern es sollte ein Prozentsatz vom Werthe des Schiffes und der Ladung als Bergungssumme gezahlt werden. Um „Pavonia“ zu stützen, wurde das Grosssegel zu setzen der Versuch gemacht, welcher misslang. Der furchterliche Orkan zerstörte dasselbe zu Atomen, eine Sturzsee riss verschiedene Decksbauten und das Ruderhaus weg. Oel kam mit grossem Erfolge zur Anwendung. Wenngleich das ge-



schleppte Schiff stark gierte, schwer rollte und miserabel steuerte, gelang es bei unverminderter Sturmstärke nach acht-tägiger Schleppthätigkeit mit ca. 5 $\frac{1}{2}$  Meilen Durchschnittsfahrt den sicheren Port, Ponta Delgada, zu erreichen. Bei der Ankunft daselbst brachten die Mannschaften der vor Anker liegenden Fahrzeuge, darunter ein deutsches Kriegsschiff, dem Retter und Geretteten lobhafte Ovationen. Verursacht soll, ebenfalls nach „Newcastle Daily Leader“ die Manövrier-unfähigkeit der „Pavonia“ dadurch sein, dass die Kessel sich in ihren Lagern gelöst und ihre bisherige Lage um ca. 5 bis 6" nach vorne zu verändert hatten, was, da in Folge dessen die Verbindung zwischen Kessel und Maschinen vermittelt der Dampfrohre aufhörte, eine vollständige Unbrauchbarkeit der Maschine nach sich zog.

#### Frühjahrsversammlung des Institution of Naval-Architects.

Am 22. März fand die erste Versammlung des Jahres, seitens der Institution of Naval-Architects in London statt. Earl of Hopetoun präsidirte. Aus dem Jahresbericht, der vor Eintritt in die Tagesordnung verlesen wurde, ging u. A. hervor, dass die Mitgliederzahl um 24 gewachsen sei. Zu den im Laufe des Jahres verstorbenen Mitgliedern gehörte auch Herr Dietrich, der frühere Chefconstructeur der kaiserl. Marine. Der Vorsitzende widmet dem Verstorbenen, seiner Bedeutung als Schiffsarchitect gemäss, einen höchst ehrenden Nachruf. In seiner Ansprache beschäftigte sich Earl of Hopetoun ganz besonders mit dem Schiffbau, dem englischen und ausländischen. Andere Redner, unter ihnen Sir John Durston, Chefingenieur der englischen Marine, sprachen über Probefahrten und Stapelläufe, sowie über Untersuchungen, die an Bord des Kriegsschiffes „Argonaut“ gemacht seien, um den Wasserverbrauch der Maschinen unter verschiedenen Verhältnissen zu bemessen. Weitere der Erwähnung werthe Vorträge handelten über „Fahrtversuche mit Kriegsschiffen auf flachem Wasser“, „Dampfrohre“, „Maschineneinrichtung an Bord von Kriegsschiffen“ (zwei oder drei Schrauben), und über „Stabilität“ etc. Am 23. März vereinigte ein gemeinschaftliches Mahl die Mitglieder, unter ihnen Herr C. F. Laeisz, der neben anderen Rednern die Tischgesellschaft durch einen launigen Toast sichtlich erheiterte. Die „Shipping Gazette“ bringt einen Auszug der recht häufig durch die Anmerkung „laughter“, „renewed laughter“ und „cheers“ unterbrochenen Rede. Wir möchten besonders eine Stelle herausheben, deren Inhalt sich mit dem Niedergang der Segelschiffahrt beschäftigt. In Anbetracht, dass der Redner selbst einer der ersten Segelschiffsrheder ist, darf den Worten wohl grössere Bedeutung, als man sie sonst Toasten beizulegen pflegt, gewidmet werden. Herr Laeisz sagte: „Der geehrte Herr Präses hat u. A. vorher die Ansicht ausgesprochen, dass der Kampf zwischen Segel und Dampf anscheinend zum Abschluss gekommen, und dass das Schicksal der Segelschiffe besiegelt sei; Viele seien in der Versammlung, die diesen Lauf der Dinge freilich beklagten und im Geheimen hofften, irgend etwas möchte sich ereignen, welches der jetzigen Tendenz wieder eine entgegengesetzte Richtung gebe, wie z. B. eine enorme Steigerung der Kohlenpreise. Er, Redner, fürchte jedoch, dass der „boshafte“ Dampfschiffsrheder dann seine Augen auf Borneo richten oder seine Zuflucht zur Heizung mit Oel nehmen werde. Was man aber auch darüber denken möge, Segelschiffe durch künstliche Mittel zu begünstigen, so müsse er doch bekennen, dass er die Franzosen um die Gelegenheit beneide, tüchtige, wirkliche Matrosen auf den Segelschiffen heranzubilden; sie haben ein Beispiel gegeben, welches andere Nationen mit jedem Jahre aussichtsloser werden nachzuahmen. In Deutschland habe man versucht, den Kampf fortzusetzen, indem man 11 sehr grosse Segelschiffe gebaut habe, und die Herren würden sich wohl noch des Fünfmasters erinnern, der auf deutscher Werft gebaut, 6200 t Schwergut laden könne. Wenn aber an ihn die Frage gerichtet werde, ob er empfehle,

diesem Beispiele nachzuahmen, so werde seine Antwort sein, „Thut es nicht“. (Don't). Augenblicklich sei es freilich kaum der Mühe werth, diese Frage zu erörtern, denn ihre Freunde, die Herren Schiffbauer, forderten augenblicklich so horrende Preise, dass die Rheder gar nicht daran denken können, sie anzunehmen, es sei denn, dass ihnen der Staat mit Prämien unter die Arme greife.“

#### Dampfschiffahrts-Gesellschaft Argo in Bremen. Last

Bericht des Vorstandes war das verflossene Geschäftsjahr 1896 für die Gesellschaft ein befriedigendes. Wir entnehmen des Weiteren das Nachstehende: Im Juli erwarben wir einen in Glasgow neuerbauten Dampfer von 2700 t Tragfähigkeit, dem wir den Namen „Nyland“ gaben, dagegen verloren wir im October vor. J. unseren Dampfer „Estland“, wofür wir einen im Juli d. J. zu liefernden Ersatzdampfer von 1000 t Tragfähigkeit beim Bremer Vulcan contrahirten. Für die englische Fahrt wurde uns im April der Dampfer „Schwalbe“ ebenfalls vom Bremer Vulcan geliefert, und wir sind mit demselben sehr zufrieden. Die Ertragnisse der englischen Fahrt sind leider noch sehr unbefriedigend. Trotz der Durchführung regelmässiger Expeditionen und prompter Beförderung der Güter ist es uns noch nicht gelungen, den vermehrten Expeditionen entsprechend mehr Güter heranzuziehen. Insbesondere ist das Geschäft von London nach Bremen nicht zufriedenstellend. Für die englische Fahrt haben wir beim Bremer Vulcan noch zwei Dampfer im Bau, den Dampfer „Sperber“ von 1100 t Tragfähigkeit (ein Schwesterschiff der „Schwalbe“) und den Dampfer „Strauss“ von 1000 t Tragfähigkeit, deren Ablieferung im Juni/Juli stattfindet. In der russischen Fahrt haben wir bis Ende October gute Resultate erzielen können. Das Ergebniss der New-Orleansfahrt war ebenfalls recht befriedigend, da die Frachten sich bis gegen Jahreschluss erheblich höher als im Vorjahre hielten. Eine weitere Ausdehnung wird unser Geschäft durch die Aufnahme einer regelmässigen Linie Köln-St. Petersburg erhalten, wofür wir drei passende Dampfer von je 1000 t Tragfähigkeit bestellten und zwar zwei Dampfer bei Herrn Jos. Meyer, Papenburg, und einen Dampfer beim Bremer Vulcan. Wir haben wieder sehr liberale Abschreibungen vorgenommen und zwar 10% auf die älteren und 6% auf die neueren Dampfer. Wir sind in der Lage, bei guten Abschreibungen auf das doppelte Aktienkapital eine Dividende von 6% in Vorschlag bringen zu können. Da wir für eine grössere Anzahl unserer Dampfer bereits günstige Abschlüsse machen konnten, und wir auch für das englische Geschäft eine erhebliche Besserung erwarten, glauben wir für das laufende Jahr ein befriedigendes Resultat in Aussicht stellen zu können. Zur weiteren Verstärkung unserer Flotte sowie zur Einrichtung der Köln-Petersburger Linie beantragen wir die Erhöhung des Aktienkapitals um 2 000 000 M durch Ausgabe von 2000 neuen Actien.

#### Jahresbericht der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiff-Gesellschaft.

Der Vorstand der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffsrhederei berichtet über das Geschäftsjahr u. A.: Wir sind in der angenehmen Lage, über recht befriedigende Erfolge berichten zu können. Der Umfang des Verkehrs von Deutschland nach Portugal lässt allerdings immer noch viel zu wünschen übrig, denn der Handel mit diesem Lande leidet schon seit Jahren unter dem Drucke der ungünstigen portugiesischen Geldverhältnisse und weil der Abschluss eines Handels- und Schiffahrtsvertrages immer noch nicht zu Stande gekommen ist. Wie in früheren Jahren haben wir aber unsere Dampfer theilweise im Anschluss an die regelmässigen Expeditionen nach Oporto und Lissabon, theilweise für andere Reisen gewinnbringend beschäftigen können, und es sind uns dabei die im zweiten Halbjahre eingetretenen besseren Frachtraten sehr zu Hilfe gekommen. In der Portugallinie konnten

wir dagegen keine Aufbesserung der Raten vornehmen, sondern wir mussten in Anbetracht der oben geschilderten Geschäftslage den mit den beteiligten Rhodereien festgestellten, gemeinsamen, billigen Tarif unverändert bestehen lassen. Der Bruttogewinn abzüglich der Abschreibungen betrug 214 234,96 . $\mathcal{M}$ . Nach Absetzung der Geschäftskosten, Zinsen, Steuern usw. verbleibt ein Reingewinn von 149 622,98 . $\mathcal{M}$  einschliesslich des Vortrages aus 1897. Wir beantragen, diesen Betrag wie folgt zu verwenden: Gewinnantheile 9591,19 . $\mathcal{M}$ , 16 %, Dividende 128 000 . $\mathcal{M}$ , Tantieme des Aufsichtsraths 10 003,18 . $\mathcal{M}$ . Vortrag auf neue Rechnung 2028,61 . $\mathcal{M}$ . Von unseren im vorigen Jahre beschäftigten 10 Dampfern ging unser ältester Dampfer „Oldenburg“, leider am 11. November vollständig verloren. Dagegen bestellten wir im vorigen Jahre bei der Koch'schen Werft in Lübeck einen Dampfer von etwa 450 t und einen solchen von etwa 2300 t Tragfähigkeit. Ersterer wurde bereits geliefert, während der zweite Ende März fertig werden soll. Ferner bestellten wir bei derselben Werft einen Dampfer von 1800 und einen solchen von 1500 t Tragfähigkeit, zur Lieferung im Frühjahr 1900. Die Mittel für die beiden letzteren Neulanten werden zum Theil durch eine mässige Erhöhung des Actienkapitals zu beschaffen sein. Der Aufsichtsrath wird deshalb die Erhöhung des Actienkapitals von 800 000 . $\mathcal{M}$  auf 1 000 000 . $\mathcal{M}$  durch Ausgabe von 200 000 . $\mathcal{M}$  neuer Actien zum Course von 150 %, in der Generalversammlung beantragen und derselben seine Vorschläge über die Bedingungen dieser Emission unterbreiten.

**Die Auffindung der Bouvet-Insel.** Der deutschen Tiefsee-Expedition ist es gelungen eine Insel wieder zu finden, von deren Existenz die Welt 1739 durch L. Bouvet, deren Namen sie führt, zuerst etwas erfuhr und deren Wiederfinden die hervorragendsten Forscher bisher vergeblich bemüht hat. Durch Zufall sichteten zwei Kapitane von Walfischfahrern 1808 und zuletzt 1825 zwei Inseln, deren Position mit der von Bouvet für die Inseln angegebene, ziemlich übereinstimmte, so dass man annehmen darf, dass die letzte Kundo, über das Vorhandensein der Bouvet-Insel 75 Jahre alt ist. Der „Reichsanzeiger“ widmet dem Ereigniss, welches ein Beweis für die vorzügliche Schiffsleitung an Bord der „Valdivia“ ist, einen längeren Bericht, dem wir einzelne Stellen entnehmen. Am 13. November v. J. fuhr die „Valdivia“ bei prächtigem Wetter von Kapstadt ab. Am 21. November traf die Expedition in der Höhe des 54. Breitengrades auf jene Region, in der die englischen Admiralitätskarten drei Inseln verzeichnen und sie als „Bouvet-Gruppe“ zusammenfassen. Am 24. wurde ein Erfolg nicht erzielt, und als am Morgen des 25. wieder eine grössere Meerestiefe gelothet wurde, schien die Hoffnung zu schwinden, eine Insel aufzufinden. Andererseits deutete das reiche Vogelleben, nicht zum Mindesten die Erbeutung zweier Captauben, auf die Nähe von Land hin. Gegen Mittag des 25. November zeigte sich in verschwommenen, bald deutlicher hervortretenden Conturen, in seiner antarktischen Pracht und Wildheit ein steiles Eiland, das nur 7 Seemeilen entfernt lag. Schiffe und hohe Abstürze auf der West- und Nordseite, über die ein grandioser Gletscher bis zum Meeresspiegel abfällt; ein gewaltiges Firnfeld, das sanft geneigt im Süden mit einer Eismauer am Meere endet, die Kämme der Höhen in Wolken versteckt — das war der erste Eindruck, den man von der seit 75 Jahren verschollenen und von drei Expeditionen vergeblich gesuchten Insel empfing. Die Mitte der Bouvet-Insel liegt unter 54 Grad 26,4' südl. Breite und 3 Grad 24,2' östl. Länge. In west-östlicher Richtung beträgt ihre grösste Breite 5,1, in nord-südlicher 4,3 Seemeilen. Die Bouvet-Insel ist vulcanischer Natur, worauf auch ihre eigenartige Gestalt hindeutet. Eine Momentaufnahme zeigt einen weiten, scharf gezackten Kraterand, von dem nach Süden und Osten in sanfter Neigung die Hänge zum Meere abfallen. An

dem Nordostcap macht sich indessen bereits ein Steilabfall geltend, wie er für die ganze nördliche und westliche Küste, am schroffsten auf der Nordwestseite, typisch ist. An fünf Stellen, nämlich im Norden, Nordosten, Süden, Südwesten und Nordwesten, springt die Insel etwas vor. Vergeblich wurde nach einer tiefen einspringenden Bucht gesucht, die einen geschützten Ankerplatz hätte bieten können. Die ganze Insel ist mit einem ausgedehnten Gletscherfeld bedeckt, das auf der sanft geneigten Süd- und Ostseite bis zum Meeresspiegel sich herabsenkt und dort mit einer 124 m hohen Eiswand abbricht. An dem Steilabfalle der Küste steigt die Eiswand in die Höhe und schiebt sich überall so weit vor, wie die Eismassen noch Halt finden. Ein prächtiger, in blaue Längsspalten zerklüfteter Gletscher, der gleich bei dem ersten Auftauchen der Insel auffiel, senkt sich auf der Nordseite, steil aus der Höhe abfallend, zum Meere. Auch auf der Südseite der Insel senkt sich ein kurzer und breiter Gletscher zum Meere. Sein Rand schien die einzige Möglichkeit zu einem Landungsversuche zu bieten, der indessen wegen der noch immer hochgehenden See und der gelegentlich sich einstellenden Nebel nicht auszuführen war. An allen übrigen Stellen macht die steile Küste oder die senkrechte Eismauer eine Landung unmöglich. Im Gegensatz zu Bouvet und Lindsay, die von einem Baumwuchse berichten, verdient hervorgehoben zu werden, dass mit dem Fernrohre keine Spur von Vegetation (auch nicht aus einer Entfernung von nur zwei Seemeilen) wahrzunehmen war. Auch das Thierleben, das sonst in der Nähe antarktischer Inseln so auffällig reich entwickelt ist, zeigt eine relativ spärliche Entfaltung.

**Englische Kohle in Frankreich.** Zwischen nord- und westfranzösischen Seehäfen einerseits und den Kohlengrubenbesitzern des Norddepartements und des Pas-de-Calais schwebt schon seit 1895 ein heftiger Streit um die Ersetzung der englischen durch die einheimische Steinkohle. Den Seehäfen wächst aus der englischen Kohleneinfuhr Gewinn an Fracht und Spesen, die Kohlenindustriellen appelliren an den französischen Patriotismus, die Regierung aber hat, mit Unterstützung bald durch die eine bald durch die andere Kammergruppe, den streitenden Parteien Eisenbahntarif-Vergünstigungen gewährt, welche einander so ziemlich die Wage halten, daher im Wesentlichen den bisherigen Stand der Dinge conserviren. Den hauptsächlichsten Stein des Anstosses für die Vorkämpfe der französischen Steinkohle bildet die von den Deputirten des Westens durchgeführte 15 pCt. Ermässigung des Frachttarifes für je 100 t englische Kohle. Durch geschickte Ausnützung dieser Tarifvergünstigung dringt die englische Kohle von der Küste mit jedem Jahre weiter in das Innere Frankreichs vor, und hat allein in dem Hinterlande des Hafens von Dieppe ihr Monopol über 242 der 256 Eisenbahnhaltstationen ausgedehnt, welche vom genannten Hafen ressortiren. Die französischen Kohlengrubenbesitzer verlangen nun, dass dieser Ausnahmetarif für englische Kohlen aufhören oder dass er auch auf die eigene, einheimische Kohle erstreckt werden soll und bei der momentanen in Frankreich noch immer herrschenden Erbitterung gegen England hat diese Agitation zu Gunsten der französischen Steinkohle viele Chancen für sich.

### Kleine Mittheilungen.

Die im Januar vorigen Jahres begonnene Hafenvertiefung von Aarhus (Dänemark) ist unlängst beendet. Somit ist Schiffen bis zu 24 Fuss Tiefgang der Hafen zugänglich.

Eine unter dem Namen „American-Hawaiian S. S. Co.“ in New-York mit einem Capital von 750 000 \$ gegründete Rhederei, hat bei Cramp, Philadelphia, drei Dampfer zu je

415'×52'×35' und 8500 Tonnengehalt in Auftrag gegeben. Die Schiffe sollen zwischen New-York—St. Francisco—Hawaii fahren.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 27. März. Herr Lentz hält den in Aussicht gestellten Vortrag über Bergungsmittel, insbesondere für die Elbe. Redner, der selbst jahrelang bei Schiffsbergungen thätig gewesen ist, hat sich verschiedene Methoden erdacht, vermittelst deren er glaubt, gesunkene und auch versandete Wracks heben zu können. Er schildert die verschiedenen fruchtlosen Bemühungen, zur Realisirung seiner Projekte das nothwendige Kapital aufzutreiben, und spricht die Erwartung aus, vom Nautischen Verein ein Gutachten zu erhalten, auf Grund dessen es ihm leichter fallen würde, die Regierung für seine Angelegenheit zu interessiren. Ein bemerkenswerther Umstand ist der geringe Kostenaufwand, welcher nöthig wäre, die vorläufig nur bildlich dargestellten Erfindungen auch praktisch zur Durchführung zu bringen. Herr Lentz glaubt mit einem jährlichen Zuschuss von 15000 M. innerhalb dreier Jahre die ganze Elbe von Wracks und Sandbänken, Letztere nur eine Folge der am Grunde liegenden Wrackstücke, zu befreien. Ein entschiedener Gegner des gegenwärtig üblichen Sprengverfahrens, welches bei gesunkenen Schiffen häufig zur Anwendung gelangt, ist der Redner deshalb, weil nach seiner Meinung die einzelnen zersprengten Wrackstücke einmal ein Hinderniss der Schifffahrt bilden, andererseits überall, wo sie lagern, kleine Sandbänke bilden. Trotz der gewiss überzeugten Weise, mit der Herr Lentz seinen recht langen Vortrag hielt, vermochte er nicht die Mitglieder zu seiner Anschauung zu bekehren. Man war der Meinung, dass ein Staat, welcher jährlich Hunderttausende für die Elberegulirung ausbeutet und die billige angebotene Kraft des Herrn Lentz brach liegen lasse, sich eines Vergehens schuldig mache, vorausgesetzt dass die Lentz'schen Bergungsmittel überhaupt Aussicht bieten, irgend welchen Ersatz für die gegenwärtige Bergungsmethode zu gewähren. Letzteres musste man in Ermangelung gegentheiliger Beweise bezweifeln, da ein mit dem Bergungswesen sehr vertrautes Mitglied Herrn Lentz darauf hinwies, dass viele seiner Vorschläge veraltet seien. Beispielsweise habe man längst aufgegeben, Kotten — wie sie Herr Lentz vorschlägt — zum Heben des gesunkenen Schiffsrumpfs zu verwenden, sondern benutze zu diesem Zwecke neuzöllige Drabttrossen. — Hinsichtlich der Statuten-Revision, des 2. Gegenstandes der Tagesordnung, wird auf Vorschlag Herrn Dr. B. beschlossen, dem Vorstand im Laufe des Sommersemesters zu überlassen, Vorschläge auszuarbeiten und dieselben dem Plenum am ersten Sitzungstage im Wintersemester zur Genehmigung vorzulegen.

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 29. März. Der Vorsitzende theilt das Ableben zweier Mitglieder, der Herren Kapitäne Jensen und Diewitz mit; das Andenken an die Verstorbenen wird in üblicher Weise geohrt. Auf eine seitens des Vorstandes des Vereins der Firma C. Laesz übersandte Glückwunschadresse zur Feier des 75jährigen Jubiläums, liegt ein eigenhändiges Dankschreiben des Herren C. F. Laesz vor, welches der Vorsitzende verliest und bei allen Versammelten lebhaftes Echo findet, als er Worte der Genugthuung in Anerkennung der dem Verein geschenkten Aufmerksamkeit zum Ausdruck bringt. Hierauf findet eine längere Besprechung über die Vorkommnisse der am 28. d. M. abgehaltenen Eröffnungsfeier des Flottenvereins zu Hamburg statt. Der Vorsitzende, sowie andere Mitglieder, die der Feier beigewohnt haben, theilen aus ihrer Erinnerung den Sinn der Rede mit, durch welche Herr Bürgermeister, Dr. Versmann am 28. März den Flottenverein, als dessen Vorsitzender, eröffnet. Kurz gefasst sind Zweck und

Absicht des Flottenvereins ein reges Interesse im deutschen Vaterlande für unsere Flotte zu fördern, deren vornehmstes, erstrebenswerthes Ziel, neben Beschützung der heimischen Küsten, ist, die Deutschen in fernem Landen vor Uebermut und Willkür des Auslandes zu bewahren. Unter dieser Berücksichtigung kann eine starke deutsche Kriegsflotte den Führern der Handelsschiffe nur höchst willkommen sein. Der Vorsitzende fordert die Anwesenden auf möglichst zahlreich dem Flottenverein beizutreten. Es komme weniger auf die Höhe der Beitragsleistung als vielmehr auf eine zahlreiche Mitgliederzahl an. Von der „Bergens Skipperforening“ liegt der Jahresbericht für 1897 vor. Des Weiteren wird mitgetheilt, dass die Deutsche Ostafrika-Linie auf ihren Schiffen das Anbringen der Vereins-Sammelbüchsen verboten habe. Der Vorsitzende wird sich auf mehrfach geäußerten Wunsch einzelner Mitglieder schriftlich bei der Rhederei nach dem Grunde des Verbotes erkundigen.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 23. März stattgefundenen Versammlung, die unter der Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurden zunächst 3 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen, sowie 2 zur Aufnahme vorgeschlagen. An Eingängen waren zu bemerken, ein Schreiben von der Sociedad cosmopolita de capitanes, Valparaiso, solche von Mitgliedern von Montevideo, Strassburg, Bremen, Nordenhamm usw. Verlesen wurde dann ein Artikel aus der „Hansa“, betr. Seemannsverhandlung über den Unfall des deutschen Dampfers „Titus“. Aufmerksam gemacht wurde darauf, dass der Reichskommissar beantragt habe, dem Kapitän das Patent zu entziehen. Die Gründe hierfür wurden von der Versammlung als mindestens recht mangelhaft erachtet und um lediglich ein Exempel zu statuiren, sei doch die Entziehung des Patentbesitzes eine in das Leben eines Menschen viel zu scharf einschneidende Strafe. Ziehe man die englische Gewohnheit, dem Kapitän bei vorkommenden Fehlern das Patent auf drei oder 6 Monate zu entziehen in Betracht, so sei es unverständlich, wie auf die, in dem Falle „Titus“ vorliegenden Gründe hin eine Patententziehung, die doch vorläufig als auf Lebenszeit geltend gedacht wird, beantragt werden konnte. Man müsste sich bei einem solchen Antrage doch stets vor Augen halten, dass durch Annahme desselben durch das Seeamt einem Kapitän die Möglichkeit abgeschnitten wurde, sein Brod als solcher zu verdienen. Ungetheilte Anerkennung fand daher auch der Spruch des Seeamtes dahingehend, dass den Kapitän ein erhebliches Verschulden nicht treffe, weshalb demselben das Patent zu belassen sei. Gleichzeitig wurde jedoch in der Versammlung darauf hingewiesen, dass in der letzten Zeit die Seeämter zu Oefteren genöthigt gewesen seien, sich zu den Anträgen der Reichskommissare in directen Widerspruch zu setzen. Verlesen und besprochen wurden noch einige Gerichtsentscheidungen aus der „Hansa“ und hierauf Ersatzwahlen zum Verwaltungsrathe vorgenommen und dann die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 29. März 1899.

Ausfrachten sind gegen die Vorwochen flauer. Heimfrachten sind im Allgemeinen eine Kleinigkeit gewichen. Nachstehend einige Abschlüsse der letzten Tage:

- Sierra Miranda, Cardiff/Acapulco, 22/—, Kohlen.
- Silberhorn, Antwerpen-San Francisco, 14/—, i. c.
- Canrobert, Hamburg/San Francisco, 15/6, i. c.
- Marechal Lannes, San Francisco/U. K., H. A. D., 28/9, Netto.
- Linfield, Calcutta/Dundee, 22/6.
- Hospodar, Salpeterplatz/U. K. Cont., 27/6, 1/2 direct.
- Clan Buchanan, Port Pirie/U. K. Cont. direct 28/9.
- Daisy, Cardiff/Pernambuco, 14/—.
- Dunboyne, Hamburg/Freemantle, 2100 T. d. w., ca. £ 1640, Lumpsum.



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: **R. Landerer.** — Verlag von **Eckardt & Messtorff** in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silmann's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän E. Landerer, Hamburg, Steinböf 1.

Geldsendungen und Expeditionenangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern 1 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die druckgehaltene Zeilenzahl oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silmann. Ersters erhält auch Auskunft über Belagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1884 u. f.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1899 No. 14.

Hamburg, den 8. April.

XXXVI. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Die staatlichen Schiffmaler in Frankreich. — Die Regelung der Hausverhältnisse in verschiedenen Ländern. — Der Irrawaddy. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Verzeichnisse. — Frachtenberichte.

### Auf dem Ausguck.

Einer der ersten Häfen der ganzen Ostsee ist das aufstrebende Stettin. Etwaige Rivalen werden, wenn die Verkehrsentwicklung in gleicher Weise in kommenden Jahren wie in den drei bis vier letzten in Stettin fortschreitet, bald darauf vorziehen müssen, überhaupt noch als Mithewerber in Betracht gezogen werden. Diesen Aufschwung verdankt die deutsche Stadt nicht nur der Intelligenz und dem Unternehmungsgeist ihrer Bürger, deren sinnbildliche Darstellung die Stadtverwaltung ist, sondern zum grossen Theil auch der Fürsorge des preussischen Staates. Staat und Stadt arbeiten Hand in Hand. Man darf wohl annehmen, dass der neue Freihafen, sowie die ihrer Vollendung entgegengehende Vertiefung des Fahrwassers von Stettin nach Swinemünde und nicht minder der beabsichtigte Grossschiffahrtsweg Stettin-Berlin, Glieder in der Kette von Massregeln bilden, zu denen Staat und Stadt sich vereinigt, um die erste Seestadt Preussens gegenüber dem stetig wachsenden Uebergewicht der Nordseezentren konkurrenzfähig zu erhalten. Das von der Regierung den Stettinern entgegengebrachte Vertrauen haben diese bisher in jeder Weise gerechtfertigt. Wenn trotzdem der kaum einjährige Freihafen, die in ihn für spätere Zeit gesetzten Hoffnungen noch nicht zu erfüllen im

Stande ist, weil ohne die entsprechende Fahrwasservertiefung Schiffe grösser Dimensionen von den Hafennaccomodationen keinen Gebrauch machen können, so ist die Einfuhr Stettins in den letzten beiden Jahren doch um ca. 400 000 T. gewachsen. Was eine solche Räumtezunahme aber bedeutet, wird erst ersichtlich, wenn man die Ein- und Ausfuhrergebnisse früherer Jahre dem letzten gegenüberstellt.

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Gesamt- Seeverkehr	
			T.	T.
1882	723 796	401 513	1 125 311	
1886	977 537	589 377	1 566 914	
1890	1 424 970	617 967	2 042 937	
1894	1 709 071	600 530	2 309 601	
1896	2 049 223	676 461	2 725 684	
1897	2 279 625	707 044	2 986 669	
1898	2 412 977	765 798	3 178 715	

An vorstehender Tabelle ist neben dem grossartigen Aufschwung der Einfuhr in den letzten Jahren, die relativ geringe Ausfuhr auffallend. Die Zunahme der Einfuhr ist seit 1896 grösser, als die der Ausfuhr seit 1882, also seit 16 Jahren. Die Stettiner Handelskammer spricht in ihrem unlängst veröffentlichten Jahresbericht die Hoffnung aus, dass auch dieses Missverhältniss zwischen Ein- und Ausfuhr bald gehoben werden möge. Welche Wichtigkeit die Corporation dem Schiffahrtsweg Stettin-Berlin, dem Freihafen und der Fahrwasservertiefung gewiss mit grossem Recht beimisst, mögen die folgenden Worte lehren:

Der seit Jahren bestehende Wunsch, die vielen Vortheile, welche andere deutsche Seehandelsplätze, namentlich Hamburg, vor Stettin voraus haben, weit zu machen und Stettin in der Bedeutung, die ihm als erste preussische Handelsstadt zusteht, nicht herabsinken zu lassen, hat bereits durchgreifende Verbesserungen der hiesigen Verkehrsverhältnisse gezeitigt, als deren wichtigste dar aus eigenen Mitteln der Stadt erbaute Freihafen anzusehen ist. Diese neue, mit grossen Opfern geschaffene Einrichtung, die dem Verkehr im October v. J. übergeben wurde, lässt im Verein mit der ihrer Vollendung entgegengehenden Vertiefung des Fahrwassers zwischen Stettin und Swinemünde eine Ausdehnung unseres Handelsverkehrs mit Recht erwarten. Zur Vervollständigung der gegen die Uebermacht der konkurrierenden Nordseehäfen erforderlichen Abwehrmittel fehlt aber noch dringend die Erbauung des Grossschiffahrtsweges zwischen Stettin und Berlin. Die für Stettin allein in Frage kommende westliche Linienführung des Kanals wird zwar von interessirter Seite zu Gunsten einer östlichen Linienführung lebhaft befürwortet, indessen steht aus mannigfachen Gründen zu erwarten, dass die berechtigten Forderungen Stettins Berücksichtigung finden werden.

Verschiedentlich ist an dieser Stelle auf das in Belgien bemerkenswerthe Bestreben, eine dem Seeverkehr des Landes entsprechende Handelsflotte zu schaffen, hingewiesen. Der Antwerpener Handelskammer gebührt bekanntlich das Verdienst, zuerst den Gedanken angeregt zu haben. Allerdings glaubte die geographische Sektion dieser Handels-Corporation, welche damit betraut war, auf Mittel und Wege zu sinnen, wie am Wirksamsten im ganzen Lande für das Projekt Propaganda zu machen sei, ihre Aufgabe zum grossen Theile gelöst, wenn vor der Hand einige Segelschiffe angeschafft würden und an Bord dieser ein seemännisches Stammpersonal ausgebildet werde. Wir haben seiner Zeit mit unserer Meinung mit Bezug auf die Anschauung der Sektion nicht hinter dem Berge gehalten und ausgesprochen, dass auf dem vorgeschlagenen Wege keineswegs Aussicht sei, das gesteckte Ziel zu erreichen. Wie wir nun erfahren, hat die Handelskammer den zuerst gefassten Plan recht idealer Natur fallen lassen und erkannt, dass das Gedeihen einer Handelsflotte nicht von der Ausbildung des unteren Personals und von dem Vorhandensein einer blühenden Seglerflotte abhängig ist, sondern, dass Dampfer grösster Dimensionen angeschafft werden müssen. Die Ende vorigen Monats in Antwerpen ins Leben gerufene Flottenliga, welche ihre Thätigkeit in den Dienst der Kauffahrt stellt und zu ihren Mitgliedern die Elite der belgischen Handelsmetropole zählt, beabsichtigt nach bestem Vermögen das Bestreben der Handelskammer zu fördern.

Glücklicherweise sind in Deutschland Bestrebungen, wie sie in Antwerpen bestehen, und wie wir sie eben geschildert, nicht nöthig. Unsere Handelsflotte blüht, gedeiht und entwickelt sich, dank dem Unternehmungsgeist deutscher Rheder und Kaufleute, dank der Fähigkeit unserer Seeleute, in hervorragender Weise. Darf man in einem maritimen Lande einen Maassstab, gestützt auf die Zustände anderer Länder, beispielsweise Frankreichs, Russlands, der Vereinigten Staaten und auch Grossbritanniens, für das Verhältniss der Kriegs- zur Handelsflotte aufstellen, so hat in Deutschland die Handelsflotte, ihre Beschützerin und Kollegin, die Kriegsflotte, ganz bedeutend überflügelt. Durch Zahlen liesse sich das Gesagte leicht beweisen. Wir sehen davon ab, weil jeder unserer Leser aus eigener Erfahrung weiss, dass im Deutschen Reiche dieses Missverhältniss besteht und auch nicht aus der Welt geschafft sein wird, nachdem die letzten Schiffe der vorjährigen Flottenbewilligung in Dienst gestellt sind. Welchen Ursachen ist Das zuzuschreiben? Die Frage ist rein politischer Natur und lässt sich natürlich mit wenigen Worten erschöpfend nicht beantworten. Ein Hauptgrund, der es unserer Regierung unmöglich macht, grössere Flottenforderungen, wie bereits geschehen, zu stellen, ist die Stellungnahme bestimmter Volksvertreter gegen jede Flottenvermehrung, mit der hinzugesetzten Begründung, ihre Anschauung decke sich mit der ihrer Wähler. Das heisst also, die Mehrzahl deutscher Reichsbürger hält eine starke vaterländische Kriegsflotte nicht für nöthig. Wir hier an der Küste, bilden ja nur einen kleinen Prozentsatz der deutschen Bevölkerung und können desshalb nicht verlangen, dass unsere Anschauung als Maassstab für die Gesinnung unserer binnenländischen Volksgenossen gelte, andererseits sind wir nicht in der Lage, die Gesinnung der Bewohner Mittel- und Süddeutschlands zu dem in Rede stehenden Gegenstand zu kennen. Damit jedoch in Zukunft, vielleicht bei einer späteren Flottenvorlage, die Ungewissheit, wer im Deutschen Reich für und wer gegen eine Verstärkung unserer Seestreitkräfte auch thatsächlich zu gelten hat, möglichst gehoben wird, ist der Deutsche Flotten-Verein ins Leben getreten. Diese Corporation hat sich bekanntlich zur Aufgabe gestellt, im Deutschen Reich ein regeres Interesse für die Kriegsflotte wachzurufen. Soviel sich bisher beurtheilen lässt, sind die Bestrebungen des Vereins von bestem Erfolge gekrönt. Nicht nur ist die Mitgliederzahl in der verhältnissmässig kurzen Zeit, etwa ein Jahr, sehr erheblich, sondern es haben sich auch verschiedene Zweigvereine mit derselben Tendenz gebildet; unter Letzteren Einer — und gewiss nicht der Unbedeutendste — im vorigen Monat in Hamburg, unter dem Vorsitz Herrn Bürgermeisters Dr. Versmann.

Mitglied des Vereins kann jeder Deutsche werden. Die Fixirung eines Mindestbeitrages von fünfzig Pfennigen jährlich lässt erkennen, dass es dem Deutschen Flottenverein weniger darauf ankommt, eine Sammelstelle angehäufter Kapitalien zu werden, als über eine möglichst grosse Mitgliederzahl zu verfügen. Unseres Erachtens ist jeder deutsche Seemann ohne Weiteres verpflichtet dem Vereine beizutreten. Hoffen und wünschen wir, dass es geschehe.

Schon wiederholt haben wir von Schifffahrt-treibenden, Schiffern und Steuerleuten, die in der Ausübung ihres Berufes sich in Wilhelmshaven aufgehalten, Klagen vernommen, über den Quaimangel daselbst für Handelsschiffe. Der sog. Handelshafen besteht eigentlich nur in einer 425 m langen Quaifläche im westlichen Theile des neuen Hafens, welche die Marineverwaltung der Handelsschifffahrt eingeräumt hat, jedoch nur solange einkommende Kriegsschiffe eine Anlegestelle nicht entbehren. Es ist richtig, dass besonders Fischdampfern auch andere freie Quaiflächen zur Benutzung freigestellt werden; die Fahrzeuge müssen aber jeden Augenblick darauf gefasst sein, von einkommenden Kriegsschiffen verdrängt zu werden. Der Marineverwaltung zur Ehre muss gesagt werden, dass sie nur in den äussersten Fällen von diesem Recht Gebrauch macht. Es lässt sich aber beim besten Willen oft nicht vermeiden, dass beim Löschen, selten beim Laden, begriffene Schiffe ihre Arbeit unterbrechen und ihren Liegeplatz verlassen müssen, um Kriegsschiffen Platz zu machen. Die auf diese Weise zur Unthätigkeit Verurtheilten werden auf einen äusserst kleinen Raum zusammengedrängt und müssen nicht selten tagelang nebeneinanderliegend auf ihre Abfertigung warten. Im Sinne der Rheder und Ladungsempfänger eine keineswegs gewinnbringende Beschäftigung. Das sind auf die Dauer unhaltbare Zustände. Das Flottenmaterial unserer Marine sowie der Seeverkehr Wilhelmshavens haben glücklicherweise wohl-begründete Aussicht sich entfalten und erweitern zu können, für Beide ist eine Verlängerung der Quaiflächen Nothwendigkeit. Diese Anschauung hat sowohl in Marine- wie Handelsschifffahrtkreisen weite Verbreitung, und ist auf Grund gemachter Erfahrungen hervorgerufen. Wenngleich die gegenwärtigen Hafenverhältnisse noch bemerkenswerth verbessert werden können, so lässt sich doch die Nothwendigkeit grösserer Hafenanlagen, zum ausschliesslichen Zweck der Handelsschifffahrt, nicht von der Hand weisen, oder es müsste schon in der Absicht der Regierung liegen, der commerciellen

Entwicklung Wilhelmshavens eine bestimmte Grenze zu setzen. Letzteres bezweifeln wir, und sprechen deshalb die Hoffnung aus, dass dem Reichstage recht bald Gelegenheit geboten werde, ausser den Forderungen für die Erweiterungsbauten der Kriegshafenanlagen auch solche für einen Handelshafen zu prüfen und zu bewilligen.

Das japanische Repräsentantenhaus nahm am 9. Februar eine Gesetzesvorlage an, die neue Bestimmungen bezüglich der von Schiffen zu bezahlenden Hafenabgaben enthält. Bisher hatte jedes Schiff, ohne Rücksicht auf seine Grösse 22 Yen zu entrichten. Die Regierung beschloss, die Abgaben fortan per Ton zum Satze von 10 Sen zu erheben, aber das Repräsentantenhaus hielt 5 Sen bereits für genügend, und zwar, wie es erklärte, weil der Verkehr in den japanischen Häfen mit allen nur möglichen Mitteln angeregt werden müsse. In dem Gesetze wird ferner bestimmt, dass wenn ein Schiff in mehreren japanischen Häfen anzulaufen hat, und im ersten derselben 10 Sen per Ton bezahlt, ihm in den übrigen freie Einfuhr gestattet werde. Ein Schiff aber, das 30 Sen erlegt, sichert sich dadurch das Recht der freien Benutzung aller japanischen Häfen für die Dauer eines Jahres. Die Regierung ist mit den Veränderungen, die das Repräsentantenhaus an ihrer Vorlage vornahm, indess nicht einverstanden. Sie verwies darauf, dass im vorigen Jahre japanische, zwischen einheimischen und überseeischen Zwischenhäfen verkehrende Schiffe mit einem Gehalt von 780 000 Tonnen oder im Durchschnitt 1,178 Tonnen per Schiff anliefen, während der Raumgehalt der eingetroffenen ausländischen Schiffe 3 970 000 T. oder im Durchschnitt 1765 T. per Fahrzeug betrug. Auf der Grundlage dieser Zahlen rechnete die Regierung in ihrem Staatshaushaltsplan auf 380 000 Yen Hafeneinnahmen im Jahre, sie würde aber bei dem neuen Gesetze nur etwa 170 000 Yen erhalten. Es sagt ihr ausserdem auch nicht zu, dass, nach dem Vorschlag des Repräsentantenhauses, Schiffe, die in einem japanischen Hafen nur anlaufen, um Proviant oder dergleichen einzunehmen, oder um Reparaturen zu bewirken, sowie vor Unwetter Schutz zu suchen, keinerlei Abgaben zu bezahlen haben sollen. Die Regierung sträubt sich, wie gesagt, gegen das Gesetz mit Händen und Füssen, und ist bei dem Oberhause dementsprechend vorstellig geworden. Dieses verwies dasselbe an einen Ausschuss, und sieht man der Entscheidung desselben in den weitesten Kreisen Japans wie des Auslandes mit grösstem Interesse entgegen.



## Die staatlichen Schiffsmakler in Frankreich.

Von Gustaf Krenke.

Im vorigen Jahre entbrannte in England eine ausserordentlich heftige Fehde der englischen Rheder gegen die übermässig hohen Maklergebühren in Frankreich. Wenn die deutschen Rheder auch nicht in so hohem Maasse an der Frage beteiligt sind, wie ihre englischen Berufsgenossen, so ist diese doch auch für sie von so erheblicher Bedeutung, dass sie nicht abgeneigt waren, sich den englischen Schritten anzuschliessen. Die Einrichtung der staatlichen Schiffsmakler in Frankreich ist ihrer Entstehung und Bedeutung nach wenig bekannt in Deutschland und verdient daher wiederholt eine Behandlung in dieser Fachzeitschrift.

Wie jeder andere Makler ist der französische Schiffsmakler (*courtier maritime*) ein Vermittler; in der amtlichen Sprache wird er als „Dolmetsch-Makler und Schiffsführer“ (*courtier interprète et conducteur de navires*) bezeichnet. Thatsächlich führt er die Schiffe nicht, denn das ist Sache des Lootsen; sondern er nimmt vom Kapitän die Schiffs-erklärung (in doppelter Ausfertigung) zur Aufbewahrung entgegen und lässt ihn durch einen seiner Angestellten zum Zollamt begleiten, wo ihm dieser in seinen Erklärungen beisteht. Dieser Angestellte führt den Kapitän dann allerwärts hin, wo die Interessen des Schiffes und der Ladung seine Anwesenheit erfordern. Der Makler übersetzt oder lässt übersetzen alle Urkunden und Papiere, zu deren Vorlage der Kapitän verpflichtet ist; überhaupt hat auf Verlangen die Vermittlung des Maklers bei allen Geschäften einzutreten, sobald die Parteien nicht selbst handeln wollen oder können. Um seine Gewissenhaftigkeit bei diesen Aufgaben nicht in etwaigen Widerstreit mit eigenen Interessen zu bringen, ist es ihm unter Androhung der strengsten Strafen verboten, Handel zu treiben; auch ist er für den Eingang der Zölle, Lootsen- und Hafengebühren usw. verantwortlich und zur Hinterlegung einer Bürgschaftssumme verpflichtet.

Derartige Vermittler giebt es in allen Häfen der Welt, aber ausserhalb Frankreich ist diese Vermittlung ein jedem zugängliches Gewerbe, das höchstens von Zahlung einer Abgabe und Lösung eines Erlaubnisscheins abhängig ist. Die Inanspruchnahme des Maklers ist nicht verbindlich; der Kapitän kann seine Vermittlung gebrauchen oder es unterlassen, er kann sie auch für gewisse Schritte benutzen und für andere nicht. Man verhandelt mit den Maklern über den Preis ihrer Dienste; kurz es herrscht Freiheit des Handelns wie in jedem andern gewerblichen Unternehmen, wobei im wesentlichen nur das grosse Gesetz von Angebot und Nachfrage zur Geltung kommt. So war es auch

ehedem in Frankreich, aber im Jahre 1657 stand Ludwig XIV., kaum den Unruhen der Fronde entwachsen, im vollen Kriege mit Spanien, während sein Staatsschatz tiefe Ebbe zeigte. Um ihn zu füllen, schaffte man allorwärts königliche Aemter, deren Patent für hohen Preis baar verkauft wurde. So wurden auch die vereideten Dolmetsch-Makler sowie die Schiffsführer-Makler gegen Bezahlung königliche Beamte und es wurde allen andern verboten, sich in das Maklergeschäft zu mischen, falls sie nicht durch den König damit bekleidet wurden.

Im Jahre 1683 fühlte Colbert, wie er für jede Sache Vorschriften gab, auch das Bedürfniss, für die Makler eine Dienstvorschrift zu erlassen. Die beiden Aemter als Makler und als Schiffsführer wurden vereinigt und der Ernennung des Königs unterworfen; diese in Gesellschaften vereinigten Vermittler hatten seitdem das Monopol für Geschäfte jeder Art, welche der Entladung der Schiffe vorhergehen. Der berühmte Erlass von Turgot hob im Jahre 1776 mit denen der andern Berufskörperschaften auch das Vorrecht der Makler auf, aber diese freisinnige Maassnahme wurde bald wieder beseitigt. Wie die andern Körperschaften so wurde auch diejenige der Dolmetsch-Makler und Schiffsführer, kaum aufgelöst, wieder hergestellt und dauerte bis zu dem Tage, wo die konstituierende Nationalversammlung von 1791, die Gewerbefreiheit verkündend, alle Vorrechte von Schiffs- und Bankmaklern durch Gesetz vom 28. April/8. Mai 1791 aufhob. Indessen bereits der Konvent und darauf das Kaiserreich setzten die bevorrechteten Makler wieder ein und sie blieben trotz aller staatlichen Neuordnungen bis zur Gegenwart im Besitze ihres Monopols. Im Jahre 1866 wurde das Vorrecht der Handelsmakler aufgehoben, aber die Dollmetsch-Makler und Schiffsführer stehen noch immer am Eingang der französischen Häfen, sich stützend auf das ihnen durch Gesetz verliehene Vorrecht und mit dem gesetzlich genehmigten Tarif in der Hand.

Man darf annehmen, dass die Nothwendigkeit der Dienste, welche die staatlichen Schiffsmakler leisten, nicht mehr so dringend ist wie einst. Es giebt heutzutage wenig Schiffe, welche in den von ihnen besuchten Häfen nicht Geschäftsfreunde oder Agenten haben, die geeignet sind, ihnen die gleichen Dienste zu leisten wie die Makler; überhaupt würde jede Schiffs-Agentur glücklich sein, einem ihr zur Be- oder Entfrachtung übergebenen Schiffe diese bescheidenen Dienste unentgeltlich zu leisten. Aber alle Schiffe, deren Kapitäne Ausländer sind und nicht französisch sprechen, haben sich nach dem Gesetz an den vereideten Schiffsmakler zu wenden und, was die Hauptsache ist, ihm seine Gebühren zu bezahlen; diese in den einzelnen Häfen nicht gleichen Gebühren sind aber, auch nachdem sie durch die Verordnungen vom 9. Juni 1882 und

vom 9. Februar 1895 gegen früher erheblich ermässigt sind, noch immer recht hoch. Es ist daher nicht wunderbar, dass sich die ausländischen Rheder durch eine Gebühr beschwert fühlen, für die ihnen keine entsprechende Gegenleistung geboten wird. Der Kampf um die Abschaffung des Monopols der staatlichen Schiffsmakler wird indessen dem Angreifer besonders dadurch erschwert, dass es nicht die etwaigen Wettbewerber der Makler sind, welche die Abschaffung des Vorrechts und die Gewerbefreiheit verlangen, sondern die Kunden dieser Schiffsmakler, welche deren Preise zu hoch finden, überdies noch nicht einmal alle Kunden, sondern nur die ausländischen, die allerdings auch die zahlreichsten sind. Immerhin kann auch nicht geleugnet werden, dass auch in Frankreich eine nicht unbedeutende Partei der Aufhebung des Monopols das Wort redet.

Diejenigen, welche für Beibehaltung des jetzigen Zustandes eintreten, berufen sich vor allem darauf, dass es eine innere französische Einrichtung sei, bei deren Beibehaltung oder Abänderung Ausländer nicht mitzureden hätten: es sei daher eine Anmaassung und vollständige Missverkennung der Zurückhaltung, welche sich Ausländern unter solchen Umständen gebiete, wenn diese sich in rein innere Fragen Frankreichs einmischen wollten. Vom rein französischen Standpunkt aus empfehle sich aber die Beibehaltung der Einrichtung, denn zunächst habe die Zollverwaltung ein hohes Interesse daran, dank der Vermittlung von durchaus ehrenhaften Beamten richtiger und wahrheitsgetreuer Erklärungen der Frachtführer sicher zu sein. Dass die staatlichen Makler theurer seien wie freie Vermittler, sei natürlich; denn jene müssten ein mehr oder weniger hohes Kapital auf Erwerbung ihres Amtes verwenden und sich erheblichen Beschränkungen bezüglich ihrer Beschäftigung unterwerfen. Trotzdem sei ihr Tarif neuerdings um 30—60 % gegen früher herabgesetzt auf einer mit dem Tonnengehalt der Schiffe fallenden Grundlage; da aber der Tonnengehalt der Schiffe von Jahr zu Jahr zunimmt und die Riesendampfer die kleineren Schiffe immer mehr verdrängen, so hätten die Makler gegen früher thatsächlich einen Verlust erlitten, um so mehr als die regelmässigen Dampferlinien die Gebühren im Abonnement zu ermässigtom Satze bezahlen. In manchem ausländischen Hafen seien endlich die Makler-Gebühren höher als in Frankreich; zudem beständen in manchen ausländischen Häfen Gebühren, welche man in Frankreich nicht kennt. Es sei daher billig, dass sich Rheder, deren Schiffe französische Häfen besuchen, vor Festsetzung der Fracht mit den französischen Gesetzen und Einrichtungen bekannt machen. Jedenfalls habe die Maklergebühr in Frankreich keinen erhöhenden Einfluss auf die Fracht nach französischen Häfen.

Man mag manchen von diesen Gründen im einzelnen anerkennen; im ganzen beweisen sie aber für die Beibehaltung der bevorrechteten Schiffsmakler recht wenig. Sie sind auch thatsächlich nicht ausschlaggebend, sondern dies ist die Erwägung, dass durch die fragliche Einrichtung die französischen Schiffe begünstigt werden, ihnen also eine versteckte Prämie gewährt wird. Darum ist auch so lange keine Aufhebung des Monopols zu erwarten, als man nicht in Frankreich von der jetzigen weitgehenden Schutzzollpolitik zurückgekommen ist. Aussicht ist dazu bisher nur wenig vorhanden, aber zum Aufschwung der Handelschifffahrt wird auch diese Maassnahme nicht helfen. Das Vorrecht der staatlichen Schiffsmakler in Frankreich ist daher eine Einrichtung, die zu Gunsten einer beschränkten Anzahl von Personen den nichtfranzösischen Rhedern schadet, ohne Frankreich wirklichen Nutzen zu bringen.

## Die Regelung der Heuerverhältnisse in verschiedenen Ländern.

Hinsichtlich der Ansprüche an die verdiente Heuer seitens der Seeleute herrschen in den darauf bezüglichen Gesetzesvorschriften verschiedener maritimer Staaten nicht wenige untergeordnete, aber nicht erwähnenswerthe Differenzen, während drei einschneidende Unterschiede nennenswerth sind. Nämlich 1. ob das Recht eines Heueranspruchs eine verdiente Fracht voraussetzt, 2. ob dasselbe, je nach dem Verdienst des Schiffes begrenzt ist und 3. ob der Heuerempfänger seine Ansprüche beim Rheder oder beim Schiffer, oder bei Beiden persönlich geltend machen kann.

Bis zum Inkrafttreten des Merchant Shipping Act aus dem Jahre 1854, war in Grossbritannien allgemein die Anschauung maassgebend, dass „die Fracht die Mutter der Heuern sei“, ein Princip, dem die Berechnung zu Grunde lag, die Kräfte des Seemanns auf das Aeusserste anzustrengen, um Schiff und Ladung unter gefährlichen Umständen vor dem Verlust zu bewahren. Diese langjährig durchgeführte Anschauung brachte den Seemann, im Gegensatz zu anderen Lohnempfängern, mit minder gefährlicher Beschäftigung, in eine nachtheilige Lage. Der Arbeiter an Land empfängt seinen Lohn wöchentlich, und läuft, wenn seine Arbeitsstätte zerstört oder sein Arbeitgeber ruinirt ist, höchstens die Gefahr, einen Wochenlohn zu verlieren, im Gegensatz zum Seemann, der vielleicht mit einem Schiffe zwei bis drei Jahre weg war, während welcher Zeit er nur einen geringen Antheil seines Guthabens empfangen hatte und in Sicht der Heimath das Schiff verlor und damit allen Anspruch auf die verdiente Heuer während der letzten Reise. Hatte der Schiffsverlust zugleich den Ruin des Rheders zur Folge, dann verlor der Schiffsmann die ganze bisher verdiente Heuer.

Uebrigens konnte dem Seemann — und es ist bereits unzählige Male geschehen — sein Recht, selbst wenn die Fracht verschiedentlich verdient war, durch folgenden Gesetzespassus verkürzt werden. „Kein Seemann ist berechtigt seine Heuer oder irgend einen Theil derselben vor der Ankunft in dem Hafen, der als Endhafen gilt, zu beanspruchen.“ Hierfür ein Beispiel. Ein Schiff segelte mit voller Ladung nach Madeira, löschte dort die Ladung und brachte Wein nach drei verschiedenen Häfen Westindiens; transportirte daselbst Gouvernements Güter von einem westindischen Hafen zum

andern und ging schliesslich auf seiner Endreise nach London verloren. Die Besatzung erhielt, der Fall wurde im Jahre 1807 in allen Instanzen durchgefochten, keinen Cent. Ein ähnlicher Fall aus dem Jahre 1822 mit anderem Ausgang. Ein Schiff lief von Portsmouth nach zwei australischen Häfen von dort nach Batavia, Minto, Singapore und Calcutta, von Letzterem nach London und ging bei Kentish Knock verloren. Lord Stowell, einer der bedeutendsten Juristen seiner Zeit, entschied zu Gunsten der Besatzung, insoweit, als er befürwortete, derselben die bis Calcutta verdiente Heuer zu gewähren.

Die Gesetze von Wisbuy, die spanischen „Consolato del Mare“, die englischen „rules of Obergeron“ und die französischen „Ordonnance de la Marine pour la France“, welche die Basis aller maritimen Gesetze des ganzen europäischen Continents sind, vertraten das vorhin angedeutete Princip, welches wahrscheinlich auf Verhältnisse zurückzuführen ist, wie sie im Mittelalter maassgebend waren. Der Schiffsmann war damals am Verdienste des Schiffes in demselben Maasse betheiligt, wie gegenwärtig noch die im Fischereibetriebe und in den zu Bergungszwecken verwandten Schiffen beschäftigten Personen. In solchen Fällen bedeutet das Princip keine Ungerechtigkeit, als die Besatzung thatsächlich Partner am Verdienste ist. Soll dieselbe jedoch nur am Verluste participiren ohne besonderen Vortheil bei aussergewöhnlichen Geschäft zu geniessen, so ist das ein Mangel an Gerechtigkeit und gleichbedeutend mit „Kopf gewinn ich, Adler verlierst Du“. Ob der Seemann ein Recht „in rem“ oder einen gesetzlichen Anspruch am Schiffe im Betrage der verdienten Heuer hatte, ist durch den bereits genannten namhaften Richter, Lord Stowell, im Falle Neptune im Jahre 1821 entschieden. „Obgleich die Fracht die Mutter der Heuern ist“, äusserte der Lord „sind die „natürlichen und gesetzlichen“ Eltern der Heuern der Contract des Schiffsmannes, welcher die Erfüllung des Dienstes bedingt. Deshalb, wenn ein Theil des Schiffes geborgen ist, selbst ohne Frachteinnahme, ist der Schiffsmann berechtigt auf Grund seines ihm durch Gesetz festgestellten Rechtes sein Heuerguthaben vom Erlös durch das Wreck zu fordern.“

Etwaige Aeusserungen, welche auf den Widerspruch in beiden erwähnten Fällen hinielen, sind in Anbetracht des Mannes, der die Urtheile gefällt, hinfällig. Trotz der vielen erwähnten Nachteile, die der seemännische Lohnarbeiter vor dem am Lande Beschäftigten hatte, muss erwähnt werden, dass er in einzelnen Beziehungen besser gestellt war. Wurde er krank und zur Verrichtung des Dienstes unfähig, so lief seine Heuer und die kostenfreie Unterhaltung weiter, ebenso erhielt er Medikamente gratis und soweit die Einrichtung des Schiffes es gestattete, auch einen vom Schiffsbetriebe abgesonderten Platz als Aufenthaltsort zur Erholung, und nach erfolgter Ankunft im Hafen die richtige Pflege kostenlos in einem Hospital. Im Jahre 1854 erfuhr die ganze englische Gesetzgebung eine einschneidende Aenderung und stellte mit Bezug auf die Heuern fest, „dass in Zukunft dieselben nicht abhängig von dem jeweiligen Frachtergebnisse sein. Ansprüche auf Heuerguthaben dürfen nur dann abschlägig beschieden werden, wenn nachgewiesen werden kann, dass ein Schiffsmann nicht Alles in seiner Kraft befindliche geleistet hat, das Schiff, die Ladung und den Proviant vor Verlust zu bewahren.“

Ein Schiffsmann, und auf Grund späterer Gesetzgebung auch ein Schiffsführer, haben nun ein dreifaches Recht. 1. an den Rheder oder Charterer, 2. an den Schiffer und 3. an das Schiff selbst im Betrage der verdienten Heuer. Sie sind bei unverschuldeter Entlassung berechtigt, Entschädigungsansprüche, deren Höhe das Gericht feststellt, geltend zu machen und haben Anspruch auf Extra-Bezahlungen, wenn ihr Heuerguthaben nicht prompt ausgekehrt ist. Andererseits wird bei selbstverschuldeter Krankheit die Heuer gestoppt. Sie geht ganz verlustig, wenn der Schiffsmann nicht sein Bestes that, Schiff und Ladung vor Verlust zu bewahren. Alles in

Allem genommen ist der britische Seemann oder ein Schiffsmann an Bord eines britischen Schiffes in einer beneidenswerthen Position (?), so heisst es im „Nautical Magazine“, dem dieser Aufsatz entnommen ist. So lange er sich gut aufführt, d. h. mit dem Gesetz nicht in Conflict geräth, gewährt ihm die gegenwärtige Gesetzgebung grössere Sicherheit seinen verdienten Lohn zu erhalten, als einem Landarbeiter. Seine Heuer läuft weiter, selbst wenn er zum Arbeiten durch nicht selbstverschuldete Krankheit unfähig wird. Ihm stehen verschiedene Wege zu Gebote sein Recht geltend zu machen, wenn die verdiente Heuer nicht prompt zur Auszahlung gelangt und er hat Anspruch auf freie Zurückbeförderung nach der Heimath als Passagier eines Postdampfers, wenn er krank im Auslande zurückbleiben musste.

In den Ver. Staaten war bis zum Jahre 1872 ein Gesetz maassgebend, welches sich hinsichtlich des Heuerwesens mit den Vorschriften des in Grossbritannien vor 1854 geltenden deckte. Die seitdem in Kraft befindlichen Bestimmungen gewähren gleich denen in der britischen Merchant Shipping Act von 1854 bereits erwähnten, dem Schiffsmann das Recht seine Ansprüche „in personam“ gegen Schiffer und Rheder geltend zu machen. Andererseits ist er auch im Betrage seines Heuerguthabens berechtigt seine Ansprüche in „rem“ gegen das Schiff zu machen. Der gesetzliche Anspruch (lien) scheint in den Ver. Staaten unumschränkter, absoluter als in England, da er bestehen bleibt, selbst wenn der Schiffsmann durch den Charterer engagirt und der Rheder für die Auskehrung des Heuerguthabens nicht persönlich haftbar ist, oder wenn er (der Schiffsmann) durch den Schiffer, der ein Partenschiff führt, geworben wird. Ein buchstäblicher Unterschied besteht ausserdem zwischen den amerikanischen und britischen Statuten im Falle eines Schiffsverlustes, wenn der Schiffsmann auf seine personelle Hilfe angewiesen ist. Die englische Bestimmung sagt dann nur „der Schiffsmann soll berechtigt sein die verdiente Heuer zu fordern und dieselbe einzutreiben“ (shall be entitled to demand and recover the same) (die Heuer) — ohne näher darauf einzugehen bei wem der Schiffsmann seine Ansprüche geltend machen kann, während der darauf bezügliche Paragraph des amerikanischen Gesetzes noch hinzufügt „of the master or owner in personam“.

Soweit wir unterrichtet sind, amerikanische Gerichte bisher nicht in der Lage gewesen, gemäss des genannten Artikels auf Beschwerde eines Schiffsmannes ein Urtheil zu fällen. Ein weiterer wichtiger Unterschied zwischen dem englischen und amerikanischen Gesetz darf nicht unerwähnt bleiben. Das erstere giebt, wie bereits kurz vorher erwähnt, dem Schiffsführer dieselben Rechte, seine Gegenansprüche geltend zu machen, wie dem Schiffsmann, während der Führer eines unter nordamerikanischer Flagge fahrenden Schiffes in dieser Angelegenheit nur mit dem Rheder „in personam“ zu thun hat. Jedoch pflegt das amerikanische Gericht den letzten Passus sehr „liberal“ zu interpretiren. Beweise dafür sind zwei Präcedenzfälle, laut welchen dem Führer einer Segelyacht und dem eines Dampfbaggers, die ihnen seitens ihrer Arbeitgeber verweigerte Lohnzahlung durch den Spruch der Gerichte in Süd-Carolina resp. New-York zuerkannt wurde. Strenge durchgeführt aber wird das Gesetz in dem Falle, wenn ein Schiffsführer, der zugleich Schiffspartner ist, Ansprüche auf verdiente Gage zu machen beabsichtigt. Bis zum Jahre 1890 stand amerikanischen im Auslande zurückgelassenen Seelenten der Betrag einer dreimonatigen Heuer als Ersatz zu, von der zwei Drittel der Schiffsmann erhielt, während ein Drittel bei dem am Orte ansässigen amerikanischen Consul deponirt wurde. Ein im genannten Jahre geschaffenes Gesetz reducirte den Anspruch auf den Betrag einer Monatsheuer und autorisirte den Consul nur dann einen Theil in Verwahrung zu nehmen, wenn das Schiff, von dem der in Rede stehende Mann abgemustert war, in die Hände eines Ausländers käuflich über-



ging. (Wir erinnern, wie bereits in No. 12 erwähnt ist, dass seit dem 20. Februar d. J. abnormals ein neues Gesetz zum Schutz der Seeleute in Wirkung ist.)

Das französische Gesetz ist seit 1885 ganz beträchtlichen Modificationen unterworfen. Bis dahin war nach Art. 258 ein Verlust der verdienten Heuer möglich, wenn das Schiff gekapert, aufgebrochen oder durch Schiffbruch mit-samt der Ladung total verloren wurde. Der Art. 271 sprach den französischen Seemann von der Verpflichtung frei, empfangenen Vorschuss wieder zurückzuerstatten; der Werth des Schiffes und die Fracht deckten die Heueransprüche der Leute und waren durch jene begrenzt. Nach Art. 216 war der Rheder an den Contract mit dem Schiffer gebunden; zu den Rechten des Letzteren gehörte auch das Anbeuern der Mannschaft. Ein Bruch des Contractes seitens des Rheders war nur möglich, wenn er Schiff und Fracht preisgab. Hinsichtlich der Frage, ob die Heuern als ein Ganzes zu betrachten oder nach jedesmaliger Frachteinnahme für jede Reise zahlbar sind, haben zwischen hervorragenden französischen Rechtsgelehrten und den Gerichten vielfach Meinungsverschiedenheiten geherrscht. Emerigon vertritt den Standpunkt, dass so lange irgend welche Fracht erzielt wird, dieselbe zum Decken der während der ganzen Reise verdienten Heuer verwandt werden müsse, Valin, dass vor Beendigung der Gesamtreise keinerlei Verpflichtung vorliegt, die Heuern aus-zukehren; Bouly-Paty und Pardessus, dass nach jeder Reise, die eine Fracht einbringt, die verdiente Heuer beglichen werde. In einem Falle, der sich 1881 ereignete und wahr-scheinlich die Veranlassung gab, das Gesetz zu ändern, ging ein französisches Schiff, nachdem es verschiedene Reisen zwischen Frankreich und England gemacht, auf einer Reise von Sunderland nach Cherbourg mit Mann und Maus verloren. Der Rheder machte in Folge dessen Concurs und die „Marine-Administration“, als Stellvertreter der Hinterbliebenen der er-trunkenen Mannschaft, forderte das Heuerguthaben bis zum Ausgangstage von Sunderland. Die Klage wurde jedoch zurück-gewiesen, weil Schiff und Fracht, deren Vorhandensein das Gesetz voraussetze, um Heueransprüche geltend zu machen, nicht mehr existirten.

Der Art. 258 in der neuen Fassung schreibt vor, „dass im Falle der Kaperei, des Schiffbruches oder der Condemnation durch Seeuntüchtigkeit, jeder Schiffsmann, einerlei ob er für die Reise oder in monatlicher Bezahlung engagirt ist, bis zum Datum der Beendigung des Dienstes seine Heuer erhält, es sei denn, dass der Verlust des Schiffes durch absichtliche Fehler oder Vernachlässigung verursacht sei. In letzterem Falle ist es dem Ermessen des Richters anheimgestellt, ob er die ganze verdiente Heuer oder einen Theil derselben für den Empfänger als verlustig erklärt. Des Weiteren ist jeder Schiffsmann, unter Berücksichtigung der zuletzt angezogenen Eventualität, sogar verpflichtet den erhaltenen Vorschuss wiederzugeben.“

Wird ein Schiff als verschollen erklärt, so steht den Erben der gebliebenen Seeleute, wenn diese in monatlicher Bezahlung standen, die verdiente Heuer bis zum Zeitpunkt der letzten Nachricht, plus einer Monatsgage zu; waren die Ver-schollenen dagegen für die Zeit einer Reise geheuert, die Hälfte des Heuerbetrages.

Ist der verschollene Schiffsmann für Hin- und Rück-reise engagirt, dann gebührt den Hinterbliebenen ein Viertel, wenn das Schiff auf der Ausreise, drei Viertel, wenn dasselbe auf der Rückreise verloren geht.

In allen Fällen sind die Rheder für die durch Rück-sendung der Besatzung entstehenden Kosten bis zum Werth des Wracks und der verdienten Fracht haftbar, abgesehen von den verdienten Heueransprüchen, denen der Rheder immer nachkommen muss.

Die Art. 262 und 263 beziehen sich auf die Unterhaltung im Hospital und die kostenlose Rücksendung invalider Seeleute.

Art. 265. Stirbt ein in monatlicher Bezahlung stehender Schiffsmann während der Reise, so werden seine Hinterbliebenen Empfänger der bis zum Todestage verdienten Heuer des Ver-storbenen, war Letzterer für die Ausreise engagirt oder an dem Frachtergebniss als Partner betheilig, so gehört den Hinterbliebenen der ganze verdiente Betrag, so bald die Reise angetreten war. War der Verstorbene für die Aus- und Rückreise engagirt und Theilhaber an der Fracht, so waren die Hinterbliebenen berechtigt die Hälfte zu beanspruchen, wenn der Tod auf der Hinreise, die ganze, wenn er auf der Rückreise erfolgte.

In Ocean-Fischereixpeditionen (Island und Neufundland) geht die Hälfte des Heuerguthabens der ganzen Reise in den Besitz der Erben über, wenn der Tod den Schiffsmann während der ersten Hälfte der Expedition ereilt, das ganze Guthaben, wenn er in der zweiten Hälfte stirbt. Die Heuer eines bei der Vertheidigung des Schiffes getödteten Schiffsmannes fällt, wenn der Heimathshafen glücklich erreicht wird, in Summa den Erben zu, im Falle jedoch, dass das Schiff gekapert, wrack oder wegen Seeuntüchtigkeit condemnirt wird, nur die Heuer bis zur Beendigung des Dienstes.

Nach Art. 223 dingt der Schiffsführer die Mannschaft. Geschieht dies im Heimathshafen in Gemeinschaft mit dem Rheder, so ist ein Bruch des Contractes seitens des Rheders auch dann nicht möglich, wenn Letzterer Schiff und Fracht preisgibt (was ihn bekanntlich unter anderen Umständen seiner Verpflichtung der Mannschaft gegenüber entbindet), in Folge dessen ist auf Grund des gegenwärtig in Kraft befind-lichen Gesetzes der Schiffsmann auch nach dem Verlust des Schiffes berechtigt seine Heueransprüche geltend zu machen.

Ausser den erwähnten Paragraphen steht dem Schiffsmann in Art. 271 ein weiterer zur Seite, beim Verlust des Schiffes-sein Heuerguthaben, auf Grund einer etwaig für den Schiffs-Verlust bezahlten Versicherungssumme vom Rheder zu fordern. Zum Schluss mag noch erwähnt werden, dass meist in allen französischen Häfen Seemanns-Versicherungsgesellschaften be- stehen, die vom Staat unterstützt werden und den Opfern von Schiffbrüchen und Seeunglücksfällen unter die Arme greifen.

(Schluss folgt.)

## Der Irrawaddy.

Unter den zahlreichen Flüssen Burmas ist der Irrawaddy bei Weitem der Wichtigste, weil er zur Befahrung durch grosse Schiffe genügend wasserreich und auf weitere Erstreckung von Stromschnellen frei ist. Der Irrawaddy hat eine doppelte Bedeutung für Burma, indem er nicht nur die Hauptverkehrs-ader des Landes darstellt, sondern an seiner Mündung auch ein Delta gebildet hat, das von keinem anderen in der Welt an Umfang und Fruchtbarkeit des Bodens übertroffen wird. Dieses Delta ist, wie Egypten, Mesopotamien und Bengalen, ein Idealland für den Ackerbau. Es dient bis jetzt fast aus-schliesslich der Reiskultur. Die Bedeutung des Irrawaddy für den Verkehr ergibt sich am Besten aus der Thatsache, dass dieser Fluss auf eine Entfernung von über 900 engl. Meilen oder 1440 km — also auf eine Strecke wie von Hamburg bis Neapel — selbst bei niedrigem Wasserstande von grossen Transportdampfern befahren werden kann. Nur ganz aus-nahmsweise und vorübergehend führt der Irrawaddy so wenig Wasser, dass die Schifffahrt unterbrochen werden muss. In-dessen, derartiges kommt bei jedem grösseren Fluss gelegentlich vor. Ebenso wie der Irrawaddy ist sein Hauptnebenfluss, der Chindwin, auf 300 englische Meilen für Dampfer befahrbar. Gleichwie die Elbe, so dient auch der Irrawaddy in seinem unteren Theile der Seeschifffahrt; die grössten Seedampfer

können auf dem Irrawaddy bis Bassein und Rangoon fahren. Jones ist etwa 100, dieses 35 km von der See entfernt. Im Gegensatz zu den drei anderen grossen Strömen der indochinesischen Halbinsel, dem Salween, dem Menam und dem Mekong, ist der Irrawaddy in dem grössten Theil seines Laufes weder durch Felsriffe gesperrt, noch durch Stromschnellen der Schifffahrt gefährlich. So bildet er — und darin liegt seine grosse Bedeutung für die Zukunft — den natürlichen Verkehrsweg in das Herz Süd- und Central-Chinas, und wenn nicht alle Zeichen trügen, so ist er berufen, eine grosse Rolle im Handelsverkehr mit diesen Ländern zu spielen.

Für die grosse Bedeutung des Irrawaddy für den zukünftigen europäischen Handel mit China spricht besonders auch der Umstand, dass West- und Central-China auf diesem Wege am bequemsten und schnellsten erreicht werden können. Der Weg nach Rangoon und von dort den Irrawaddy hinauf ist ganz erheblich kürzer, als der umständliche Weg durch die Strasse von Malakka z. B. nach Kanton und von dort den Westfluss (Sikiang) aufwärts, selbst wenn dieser für die Schifffahrt ebenso geeignet wäre, wie der Irrawaddy. Dass er es nicht ist, haben deutsche Forschungsreisende durch eine Bereisung des Flusses im December 1895 feststellen können.

Dem grossen Handelsverkehr auf dem Irrawaddy entspricht die Bedeutung der einzigen, auf ihm bestehenden Dampf-Schifffahrtsgesellschaft, der Irrawaddy Flottilla Company. Wenn wir recht unterrichtet sind, heisst es in der „Gaea“, die nachstehende Abhandlung den „Mitth. der k. k. Geogr. Ges. in Wien“ entnommen hat, ist sie eine derjenigen Dampf-Schifffahrtsgesellschaften der Welt, die die grösste Zahl von Schiffen besitzen. Vor 15 Jahren hatte sie 21 Transportdampfer und 36 Transportschiffe, sog. Cargo-Flats, die den Dampfern zum Zweck des Transportes auf beiden Seiten angehängt werden. Seitdem hat sich aber die Zahl der Dampfer und Transportboote ganz bedeutend vermehrt, wie sich aus folgenden Zahlen ergibt: Es laufen zur Zeit auf den einzelnen Strecken zwischen Rangoon-Mandalay-Bhamó-Mytkyina, ferner zwischen Rangoon-Bassein, Rangoon-Henzada und auf dem Chindwin nicht weniger als etwa 50 grössere und kleinere Dampfer, darunter solche mit Maschinen bis zu 1500 Pferdekraften. Ausserdem ist die Company jetzt im Besitz von 52 Transportschiffen von 400 bis hinauf zu 800 und 1000 t Tragfähigkeit. Daneben sind fortgesetzt 12 Lootsenbarkassen thätig. Der Irrawaddy erfordert nämlich, wie die anderen grossen indischen Ströme, z. B. der Ganges und Brahmaputra, auf längeren Strecken, wo die Fahrstrasse durch das Wandern der Sandbänke stets verschoben wird, einen sehr sorgfältigen und vorsichtig organisirten Lootsendienst. Die Irrawaddy Flottilla Company hat deshalb am Irrawaddy eine ganze Reihe von Lootsenstationen eingerichtet und jede mit 4—5 eingeborenen Lootsen besetzt, die mit den Lootsenbarkassen den Flusslauf unausgesetzt kontrolliren, die Fahrstrasse markiren und an den besonders gefährlichen Stellen mit einer der Barkassen den Dampfern vorausfahren, um ihnen den gerade brauchbaren Weg zu zeigen.

Ausserdem kommt an jeder der neuen Lootsenstationen ein neuer Lootse an Bord, der das Schiff bis zur nächsten Station begleitet. Endlich wird auch noch die Vorsicht gebraucht, dass zwei Leute vorn auf dem Schiff, sowohl an der Backbord-, als auch an der Steuerbordseite, unausgesetzt während der Fahrt lothen und die gefundene Tiefe dem Kapitän in singendem Tone zurufen. Wenn sich die Tiefen ändern, ändern sie auch den Tonfall der Stimme. Trotz aller Vorsichtsmaassregeln, die die Flottilla Company anwendet, gehen gelegentlich doch gerade grosse Dampfer durch Aufrennen auf Felsen verloren, und auf dem Wege zwischen Mandalay und Prome zeugen im Fluss liegende Schiffstrümmer allenthalben von den mannigfachen Unglücksfällen.

Die Dampfer der Flottilla Company dienen nicht nur dem Personen- und Gütertransport, sondern sind zugleich schwimmende Hotels und Bazare. Auf dem Vordordeck befindet sich zunächst ein grosser Raum für die Table d'hôte und zum gewöhnlichen Aufenthalt der Passagiere. Dahinter liegen auf beiden Seiten des Schiffes die Kabinen der Passagiere; auf den grossen Dampfern giebt es deren 16. Sie enthalten nur zwei Betten und sind fast so gross wie kleine Hotelzimmer. Die Fahrt auf solchen Dampfern, die sämmtlich mit elektrischem Licht versehen sind, ist sehr angenehm. Es ist für alle Bequemlichkeit gesorgt, und auch die Verpflegung ist für indische Verhältnisse recht gut. Liegt ein Dampfer mehrere Tage vor einer grösseren Stadt, z. B. bei Mandalay, so wohnt man ruhig in seinem schwimmenden Hotel und hat nicht nöthig, in eines der Hotels an Land zugehen; man würde da einen recht schlechten Tausch machen, denn die indischen Hotels sind nach unseren Begriffen mit geringen Ausnahmen schlecht.

Die Dampfer dienen, wie bereits gesagt, auch als Bazar. Ihre hintere Hälfte, die zugleich den eingeborenen Passagieren zum Aufenthalt dient, ist an Händler verpachtet, die hier ihre Verkaufsstellen aufschlagen. Seide für Kleidungsstücke, Tuch, Manufacturwaaren, Lebensmittel, kurz alles, was man sonst in den Bazaren und Läden der Städte findet, ist hier zu haben. Wenn der Dampfer einer Ortschaft naht, giebt er ein Zeichen mit der Dampfpfeife, und sobald er angelegt hat, strömen die Eingeborenen zu Dutzenden auf das Deck, um während des halbstündigen oder längeren Aufenthaltes ihre Einkäufe zu machen. Ist der Aufenthalt beendet, so ertönt ein neues Zeichen mit der Dampfpfeife, und die Käufer, oftmals in den Kaufverhandlungen jähe unterbrochen, rennen wie besessen davon. Denn die Kapitäne sind sehr pünktlich und lassen weiter fahren, sobald einmal das Signal dazu gegeben worden ist.

Die Irrawaddy Flottilla Company hat in Rangoon und Mandalay grosse Dockanlagen, verbunden mit sorgfältig eingerichteten Reparaturwerkstätten, worin alle Eisentheile und sonstigen Bedürfnisse für die Schiffe und Schiffsmaschinen der Gesellschaft hergestellt werden. Die in diesen Werkstätten beschäftigten Leute sind meist Burmesen aus dem Djungel, die man in kurzer Zeit zu den geschicktesten Arbeitern und Maschinenhandwerkern herangebildet hat. Ihr Lohn ist trotzdem sehr gering und beträgt in Mandalay für die gewandtesten Leute täglich nur 8 Annas, also etwa 65 ¢. Mit der Werft und Reparaturwerkstätte in Mandalay ist auch eine Dampfsägemühle und eine Schreinerei verbunden. Die erforderlichen schweren Baumstämme werden in einfacher Weise unmittelbar an die Sägen gebracht. Man flösst sie zunächst auf dem Irrawaddy bis vor die Sägemühle. Dann wartet man die Regenzeit ab, zu der die Wasser mit unfehlbarer Sicherheit so stark steigen, dass sie den Hof vor der Mühle überfluthen. Die Stämme werden dann in den Hof gezogen und bleiben nach dem Fallen des Wassers unmittelbar vor der Säge liegen. Da die Häuser in Burma, auch die der Europäer, fast ausnahmslos nicht aus Stein, sondern vollständig aus Teakholz gebaut werden, so bildet diese Einrichtung für die Irrawaddy Flottilla Company neben dem Hotel- und Bazarwesen auf den Dampfern ein einträgliches Nebengeschäft.

Noch einige Worte über die äussere Erscheinung des Irrawaddy. Derselbe ist zwischen Prome und Bhamó im Allgemeinen ein Fluss von der Breite des Rheins bei Köln; es giebt aber auch Stellen, die bedeutend breiter sind, z. B. bei Bhamó und weiter aufwärts bei Sinbó, dort beträgt seine Breite mehrere Kilometer. Seine landschaftlichen Glanzpunkte hat er in seinen drei sog. Defiles, wovon das erste oberhalb, die beiden anderen unterhalb Bhamó liegen. In sämmtlichen drei Defilés treten die hohen, bewaldeten Berge unmittelbar an den Fluss heran, ihn an einzelnen Stellen bis auf 150 Yards vorengend. Das erste Defilé erhält seinen Character durch die Riffe, wo-

mit das Flussbett auf eine Strecke von mehreren Kilometern wie übersät ist. Sie machen den Fluss hier zu einer gefährlichen, ja zur Regenzeit sogar für Dampfer unmöglichen Passage. Das zweite Defilé erhält seine Signatur durch die Höhe und Schroffheit der es umgebenden Felsen, von denen einer, gleich der Lorelei, stracks in den Fluss abstürzt. In diesem zweiten Defilé befinden sich aber, ebenso wie in dem dritten, keine Riffe, weshalb diese auch während der Regenzeit von Dampfern passiert werden können. Das dritte Defilé endlich überrascht durch seine Lieblichkeit und durch die sanften Linien der es begleitenden Höhenzüge. Hier ist nichts Romantisches oder Groteskes in der Natur, die durch ihre Einsamkeit und ihren stillen Frieden ganz dazu angethan ist, den Menschen in Sonntagsstimmung zu versetzen.

Alle drei Defilés des Irrawaddy haben das gemein, dass darin zur Regenzeit das Wasser ganz bedeutend steigt. Das kann nicht anders sein, wenn der oberhalb der Defilés mehrere Kilometer breite Fluss plötzlich seine Fluthen auf ganz beträchtliche Breite zusammendrängen muss. In dem ersten Defilé steigen dann die Wasser bis zu 120 Fuss, in dem zweiten bis zu 80 Fuss über die normale Höhe. In Sinbó, am Eingange des ersten Defilés, hat die Regierung einen 62 Fuss hohen Wassermesser errichtet. Während der Regen-

zeit des Jahres 1896 ist der Fluss um ein beträchtliches Stück über diesen Wassermesser hinaus gestiegen. Der verstorbene Otto Ehlers hat das zweite Defilé — er nennt es irrthümlich das erste — während der Regenzeit auf einem Dampfer durchgefahren. Er schildert diese Fahrt als ein faszinirendes Naturschauspiel und spricht von dem unglaublichen Getöse, womit der Irrawaddy seine Fluthen durch diesen Engpass zu Thale gewälzt habe. Er meint, dass die Aufregung einer Fahrt durch das Defilé genügen würde, um selbst sechs Tage gähnendster Langeweile wett zu machen.

Die Durchfahrt im ersten Defilé in einem Eingeborenenboot während der Regenzeit — Dampferfahrten sind dann überhaupt ausgeschlossen — ist stets mit grosser Lebensgefahr verknüpft.

Dennoch findet man in Sinbó Leute von dem halbwilden, störrischen Bergvolke der Kachins, welche die Fahrt auch während der Regenzeit für Geld und gute Worte wagen. Wie roissend dann die Strömung in dem ersten Defilé ist, ergibt sich aus der Thatsache, dass die Ruderboote, die bei niedrigem Wasserstande für den Weg von Bhamó aufwärts nach Sinbó drei Tage benötigen, während der Regenzeit deren 10—20 gebrauchen.

## Schiffbau.

### Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (März).

Ordnung	Dimension	Tonnage	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes
a. deutsche Werften.					
FD.	281'6"×39'18'2"	—	Flensburger Dampf.-Ges., Flensburg	Flensburg. Schiffb.-Ges., Flensburg	Secunda
"	245'35'21"	2300 T.	Oldenburg-Portugies. D.-Rhed., Oldenburg	Henry Koch, Lübeck	Portimao
"	500'62'35"	10 250 T.	Hamburg-Amerika Linie	Blohm & Voss, Hamburg	Batavia
Sch.	102'19'10'8"	141 R.-T.	H. Arnold. Brake	Lühring, Hammelwarden	Konrad
FD.	—	—	Johs. Tode, Altona	Schömer & Jensen, Tönning	Carla
3 kleine Fahrzeuge	—	—	verschiedene Firmen	Oderwerke, Stettin	Unbekannt
b. englische Werften.					
FsD.	—	190 gr. T.	Eine Newcastle Firma	Eine North-Shields Firma	Akranes
FD.	351'48'27'4"	—	John Cory & Sons, Cardiff	J. Priestman & Co., Southwick	Rhodesia
"	247'34'18'6"	—	Vereinigte Dampf.-Ges., Kopenhagen	W. Dobson & Co., Low Walker o. T.	Seino
FsD.	—	190 gr. T.	G. Meadows, Grimsby	Eine North-Shields Firma	Sirdar
PD.	440'51'6"×32	8400 d.w.	Clan-Line, Glasgow	Doxford & Sons, Sunderland	Clan Colquhoun
FD.	350'46'27"	—	H. Samman & Co., Hull	Richardson, Duck & Co., Stockton	Clinton
Kr.	390'74'26'3"	12900 Depl.	Britische Regierung	Laird Brothers, Birkenhead	Glory
FD.	225'33'17"	15000 Depl.	—	Eine Devonport Werft	Implacable
"	435'54'40"	—	Cork S. S. Comp., Cork	Wigham, Richardson & Co., Newcastle	Jabiru
"	332'46'23"	4820 d.w.	Milburn & Co., London	Hawthorn, Leslie & Co., Hebburn	Keat
"	350'51'27"	6200 d.w.	Beckingham & Co., Newcastle	Irvine Shipb. & Dry-Docks Co., Hartlepool	Pearoth
"	300'42'20"	—	C. Andersen, Hamburg	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Claudius
"	341'48'26'6"	5500 d.w.	Raman de la Sota, Bilbao	—	Elantsobe
"	336'6"×46'6"×27'3"	6000 d.w.	J. J. & C. M. Forster, Newcastle	Swan & Hunter, Wallsend	Newholm
"	331'44'8"×25'9"	4650 d.w.	R. Ropner & Co., W.-Hartlepool	Ropner & Son, Stockton	Gadsby
"	—	5648 d.w.	Société Générale de Transp., Marseille	Hayton, Dixon & Co., Middlesbrough	Montblanc
"	—	—	Tyser & Co., London	Eine Sunderland-Firma	Yomoana
c. schottische Werften.					
Kr.	425'75'44"	15 200 Depl.	Japanische Regierung	Clydebank Eng. & Shipb. Co., Glasgow	Asaki
FD.	314'44'23'3"	2650 gr. T.	Furness, Withy & Co., W.-Hartlepool	Rodger & Co., Port Glasgow	Newport News
"	330'45'27"	5400 d.w.	Hickie, Borman & Co., London	W. Hamilton & Co., Port Glasgow	Warfield
FsD.	115'21'11'6"	—	Laverack & Stephenson, Hull	Alex. Hall & Co., Aberdeen	Paragon
FD.	239'35'18"	1250 gr. T.	Svenska Lloyd	Carmichael, Maclean & Co., Greenock	Scandinavia
"	375'50'28'8"	7000 d.w.	Vereinigte Dampf.-Ges., Kopenhagen	Connell & Co., Scotstoun	Texas
"	320'46'23'9"	4700 gr. T.	Gow, Harrison & Co., Glasgow	Murdoch & Murray, Port Glasgow	Valetta
"	193'28'15"	—	Dover-Calais Firma	Wm. Denny & Brothers, Dumbarton	Maidstone
FD.	je 100'20'11"	130 gr. T.	Dundee S. Trawling Comp.	Gourlay Brothers, Dundee	Dreadnought/Defender
FD.	—	244 gr. T.	Atlantic S. Fishing Co., Grimsby	Eine Dundee-Firma	Magnific
FD.	—	203 gr. T.	Commissioners of North-Lighthouses, Leith	Eine Leith-Firma	May
FD.	112'21'12"	180 gr. T.	W. Widdowson, Hull	Mackie & Thomson, Govan	Neptune, Diana
FD.	175'26'13'6"	—	Eine Irische Firma	S. M'Knight & Co., Ayr.	Seapoint
d. irische Werften.					
FD.	552'56'43"	10560 gr. T.	F. Leyland & Co.,	Harland & Wolff, Belfast	Winifredian
FD.	—	—	Hamburg-Amerika Linie	"	Brigavia

Anmerkung. PD. bedeutet Passagierdampfer; FD. Frachtdampfer; FsD. Fischdampfer; Kr. Kriegsschiff; Sch. Schooner.



Am 28. März lief in Tönning der für die Rhederei Johs. Thode in Altona von der Firma Schömer- & Jensen neuerbaute Dampfer „Carla“ vom Stapel.

Der Stettiner Schiffbauwerft „Oderwerke“ hat die Firma A. Stenzel & Rolke, Stettin, einen 2400 t grossen Dampfer, der den Namen „Rhenania“ erhalten soll, in Auftrag gegeben.

Am 1. April lief auf der Werft von Kroll & Eulert in Memel ein neuerbauter Schraubendampfer glücklich vom Stapel. Derselbe erhielt den Namen „Heinrich“ und ist für eine Berliner Rhederei bestellt. Weitere grössere Aufträge sind der Firma Kroll & Eulert zugegangen. Ausser zwei bestellten Schraubendampfern für auswärts, beorderte die Firma Siemens und Halske, Berlin, bei Kroll & Eulert eine grosse Dampffähre zum Transport beladener und leerer Eisenbahnwaggons.

## Vermischtes.

**Jahresberichte verschiedener Rhedereien.** Oesterreichischer Lloyd. Der Geschäftsabschluss für 1898 ergibt als Betriebsergebniss 2 529 052 fl. (mehr 127 399 fl.) Dabei wurden 15 139 Seemeilen mehr durchlaufen als im Vorjahre. Nach Abschreibung auf die Schiffe im Betrage von 1 271 750 fl. (weniger 16 450 fl.) und Einstellung von 147 796 fl. (weniger 11 496 fl.), in die Assecuranz-Reserve verbleibt ein Reingewinn von 514 287 Gulden (mehr 111 893 fl.) Es wird beantragt, hieraus eine Dividende von 20 fl. (gegen 16 fl. im Vorjahre) auszukehren. Der verhältnissmässig geringere Reinertrag bei bedeutenden Mehreinnahmen ist begründet in den um 798 000 fl. erhöhten Kohlenbeschaffungskosten.

Seeschiffahrts-Gesellschaft Nederland, Amsterdam. Der Geschäftsbericht für 1898 führt u. a. aus, dass der Personentransport auf der früheren Höhe blieb und die Beförderung der Post bei grösserer Schnelligkeit und höhern Kohlenpreisen höhere Ausgaben erforderte. Die Gesellschaft konnte anderseits mit ihrer verhältnissmässig grossen Flotte aus den höhern Frachtpreisen, die während eines grossen Theils des Jahres in Europa sowohl wie in Indien bewilligt wurden, Nutzen ziehen. An Frachten wurden vereinnahmt 1 903 760 fl. (1 621 640 fl.), weitere Einnahmen sind 96 672 fl. Aufgeld auf begebene Actien, 127 199 fl. (84 141 fl.) Zinsen, 127 199 fl. Ueberschuss der Versicherungen auf eigenes Wagniss, 21 942 fl. (20 875 fl.) verschiedenes, zusammen 2 275 812 fl. (1 726 655 fl.) Davon kommen in Abzug für Verluste auf Wechselkurs 7738 fl. (12 163 fl.), Abschreibungen auf Lagerplätze und Einrichtungen 47 129 fl. (50 237 fl.), auf Dampfer 678 405 fl. (751 100 fl.), Rückstellung für Ausbesserungen 65 000 fl. (50 000 fl.) und für Unterstützung der Angestellten 50 000 fl. (0 fl.). Vom Restbetrage gelangen 14 % (11 1/2 %) Dividende zur Vertheilung.

Nach dem Abschluss der Vor.Dampfschiffsgesellschaft, Kopenhagen, für das abgelaufene Jahr betrugen die Bruttoeinnahmen sämtlicher Schiffe 16 584 102 Kr. (15 824 193 Kr.), die Gewinne an Provision, Agio und Diversen 586 665 Kr., wozu noch der Gewinnvortrag in Höhe von 17 273 Kr. tritt. Dagegen betrugen die Betriebsausgaben 13 099 435 Kr. (12 434 127 Kr.). Ferner waren zu zahlen an Seeversicherungsprämien 139 383 Kr. Die Verwaltungsausgaben beziffern sich auf 330 268 Kr., und an Zinsen waren 382 215 Kr. zu zahlen. Dagegen verbleibt ein Ueberschuss in Höhe von 3 210 524 Kr. (2 877 733 Kr.). Davon werden zu Abschreibungen auf Inventar und Schuppen 20 930 Kr. verwendet. Dem Erneuerungsfonds werden 1 251 574 Kr. und dem Assecuranzfonds 738 520 Kr. überwiesen. Die Tantième des Aufsichtsraths, der Direktion und Beamten beziffert sich auf 120 619 Kr. Dem Pensionsfonds werden 80 000 Kr. wie im

Vorjahre überwiesen. Auf Actien im Betrage von 10 Mill. Kr. werden 10% Dividende wie im Vorjahr vertheilt. In der Bilanz stehen die Schiffe der Gesellschaft mit 41 193 018 Kr. (38 526 569 Kr.) zu Buch. Dagegen erhält der Erneuerungsfonds zuzüglich der 1898er Ueberweisung 20 016 887 Kr. Dieser Fonds soll dem Unterschied zwischen dem Buch- und Schätzungswerth der Schiffe, welcher mit 21 343 011 Kr. angegeben wird, entsprechen. Ausserdem sind Dampfer im Bau, wofür bisher 1 457 495 Kr. verausgabt wurden.

Nach dem Bericht der Cunard-Steams-Ship Company für 1898 beträgt der Jahresgewinn, einschliesslich 1691 £, die aus dem Vorjahre übertragen wurden, 261 691 £. Nach Abzug von Steuern und Abschreibungen auf Schiffe usw. (172 169 £), sowie nach Ueberweisung von 29 496 £ an den Versicherungsfonds bleiben 57 633 £, aus welcher als 3 1/2 % Dividende 56 000 £ vertheilt und 1063 £ auf neue Rechnung vorgetragen werden sollen. Der Versicherungsfonds erhöht sich von 212 000 £ auf 235 000 £. In Folge des Krieges zwischen Amerika und Spanien und der dadurch bedrängten geschäftlichen Störungen hat der Passagierverkehr nach und von Amerika im Frühjahr und Sommer wesentlich abgenommen. Nach Einstellung der Feindseligkeiten erfolgte aber eine entschiedene Erholung. Ausfrachten waren nicht so gut, wie im Vorjahre, aber Heimfrachten hielten sich während des grösseren Theiles des Jahres gut. Die Flotte der Gesellschaft aus 20 Seedampfern und 7 Tendern bestehend, umfasst einen Raumbinhalt von 114 332 T. und repräsentirt eine Gesamtmaschinenstärke von 146 138 effect. Pferdekräften. Zwei Passagierdampfer zu je 10 500 T. und 9000 effect. Pferdekräften befinden sich im Bau. Ein Dampfer „Ultoria“ von 8056 T. ist im Laufe des Jahres dem Schiffspark einverleibt.

Seeschiffahrt-Gesellschaft „Adria“. Die General-Versammlung genehmigte den Directionsbericht sowie die Bilanz, welche mit Hinzurechnung des Gewinnvortrages von 29 304 fl. mit einem Reingewinn von 449 506 fl. abschliesst. Dieselbe ist daher um 22 652 fl. günstiger, als im Vorjahre. Vom Reingewinn werden verwandt: 21 010 fl. für den Reservefonds, 300 000 zur Auskehrung einer 12% Dividende; die Direction erhält eine 10%ige Tantième im Betrage von 27 419 fl., der Pensionsfonds wird mit 17 600 fl. dotirt, wodurch sich derselbe auf 80 000 fl. erhöht. Von dem verbleibenden Reste erhalten die Reserven eine ausserordentliche Dotirung, und zwar in der Weise, dass der ordentliche Reservefonds durch die Zuführung von weiteren 14 989 fl. auf 600 000 fl. erhöht wird. Der Assecuranz-Reserve werden ausser einem bei dem Verkaufe des Dampfers „Tibor“ erzielten Reingewinne von 34 422 fl. weitere 8118 fl. zugeführt, wodurch dieser die Höhe von 800 000 fl. erreicht.

**Wasserrohrkessel in der Kaiserl. Marine.** Der „Hannov. Cour.“ hat seinen Lesern einen gehörigen Bären aufgebunden. Das soll bei Tageszeitungen mitunter vorkommen. Die Unrichtigkeit würde auch unerwähnt bleiben, wäre die Nachricht nicht geeignet, im Binnenlande, dessen Bewohner zum grössten Theile die Abonnentenzahl genannten Blattes ausmachen, die Verwaltung der Kriegsmarine in ein ganz unrichtiges Bild zu stellen. Wir lasen folgendes Eutrefilet: „Es fällt auf, dass der gesammte Zuwachs unserer Kriegsflotte seit dem vorigen Jahre in seinen Kessel- und Feuerungsanlagen verfehlt ist. Die „Hertha“ musste auf der Rückreise von Palästina nach Genua ins Dock, man liess sie gar nicht erst nach Haus kommen, sie liegt dort seit dem 18. November, also 4 1/2 Monate. Angeblich mussten neue Luftschachte eingebaut werden, anscheinend hat es sich aber auch um Ersetzung der Kessel gehandelt, sie kann erst jetzt die Probefahrten wieder aufnehmen. Der neue Kreuzer „Gazelle“ hat soeben auf seinen Probefahrten nur feststellen können, dass

seine Kessel unbrauchbar sind. Berliner Blätter melden, dass er gleichfalls ins Dock muss und statt im Frühling erst im Herbst in Dienst gestellt werden kann! Ob die „Hansa“ auf ihren demnächstigen Probefahrten bessere Erfahrungen machen wird? Auch „Kaiser Friedrich III.“, dieses vielgerühmte Musterlinienschiff, musste seiner Kessel wegen wieder ins Dock und wird voraussichtlich auch erst in Monaten dienstfähig sein. Hiernach handelt es sich wohl augenscheinlich um ein falsches Kesselsystem zu Gunsten eines für die Kriegsflotte nicht verwendbaren Feuerungsmaterials. Es muss doch das Princip der Anlage falsch sein, sonst wären drei dergleichen Fälle bei drei neuen Kriegsschiffen nicht möglich. Hoffentlich ist dafür Sorge getragen, dass diese ziemlich kostspieligen Erfahrungen nicht auch an den anderen, noch im Bau befindlichen Schiffen gemacht werden. Was nützt uns sonst eine „neue“ Flotte, die ihrer Kessel wegen nicht fahren kann? Demgegenüber ist man veranlasst zu glauben, dass der „Hann. Cour.“ und die erwähnten Berliner Blätter entweder über Berichterstatton verfügen, die recht schlecht über Kessel- und Feuerungsanlagen, wie sie in unserer und anderen Marinen zur Anwendung kommen, informiert sind, oder aber, dass sich bewusste Herren einen verfrühten Aprilscherz erlaubt haben, der besser ungeschehen geblieben wäre. Es ist hinlänglich bekannt, dass unsere Marineverwaltung sich zu einem neuen Kesselsystem entschlossen musste, nachdem Frankreich und England auf ihren neuen Kriegsschiffbauten schon seit Jahren zu dem Wasserrohrkesselsystem übergegangen waren und auch die russische und nordamerikanische Marine dieses System eingeführt haben. Dass die Anwendung der Wasserrohrkessel nicht so ohne Weiteres erfolgt ist, weiss ein Jeder, der nur oberflächlich dem Entwicklungsgang unserer Flotte gefolgt ist. Es sind der definitiven Annahme der einzelnen Kesselsysteme eingehende Versuche auf den verschiedenen Werften vorausgegangen. Die Wasserrohrkessel sind ohne Frage unentbehrlich für die Kriegsmarine geworden, weil sie neben mancherlei Nachtheilen, was gern von jedem Fachmann eingeräumt wird, so viele Vortheile anderen Kesselsystemen gegenüber (Cylinderröhren- und Locomotivkessel) haben, dass man erstere gern mit in den Kauf nimmt. Es kommen in unserer Marine nicht weniger als vier Arten von Wasserrohrkesseln zur Anwendung, und zwar Thornycroft-Kessel (engl. System), Niclausse und Belleville (beides französ. Systeme) und das deutsche System von Dürr. Abgeschlossene Resultate liegen bei der Kürze des Gebrauches der einzelnen Systeme in der Praxis überhaupt noch nicht vor. Darüber müssen Jahre vergehen. Thatsache ist, dass die Kessel der beiden umgebauten Linienschiffe „Baden“ und „Bayern“, welche Dürr-Kessel haben, bis jetzt befriedigende Resultate gegeben haben, ebenso die älteste Wasserrohrkesselanlage (Thornycroft) auf dem Küstenpanzer „Aegir“. Die „Hertha“, auf welcher Belleville-Kessel zur Anwendung gekommen sind, hat durchaus zufriedenstellende Probefahrten gemacht und es geht schon daraus hervor, dass man diesen neuen Kreuzer als Begleitschiff der kaiserlichen Yacht „Hohenzollern“ auf deren Palästina-Expedition wählte und man wusste, dass an seine Maschinenleistungen hohe Anforderungen gestellt werden würden, sowie aus dem Umstande, dass das Schiff jetzt nach Ostasien gehen und in den Verband des Kreuzergeschwaders treten wird, dass man seinen Kesselanlagen eine derartige Leistung zumuthen darf. Der kleine Kreuzer „Gazelle“, welcher bislang Probefahrten gemacht hat, dürfte noch kaum einer Kritik zu unterziehen sein. Das Schiff macht eben noch seine Versuchsfahrten wie jedes andere neuerbaute Fahrzeug. Was schliesslich das Linienschiff „Kaiser Friedrich III.“ anbelangt, so hat dieses Schiff überhaupt nur 4 Wasserrohrkessel (System Thornycroft), während die Hauptkesselanlage aus 8 Cylinderröhrenkesseln besteht, eine Combination die auch bei den in Bau befindlichen Schwesterschiffen „Kaiser Wilhelm II.“ und Ersatz „König

Wilhelm“ angewandt wird. Von einer verfehlten Kesselanlage kann also hier im Sinne des „Hann. Courier“ überhaupt nicht die Rede sein, heisst es mit grossem Recht in einer Zuschrift der „H. N.“ aus Wilhelmshaven. Zudem liegt das genannte Schiff nicht im Dock, wie der „Hann. Courier“ wissen will, sondern auf der Bauwerft, um hier seine artilleristische Ausrüstung zu empfangen.

**Bergelohn „Pavonia“.** Das englische Admiralgerecht hat sich mit der Bergung des Cunardliners „Pavonia“ beschäftigt und zur grössten Enttäuschung der Rhederei, Schiffer und Mannschaft des bergenden Dampfers „Wolviston“ den Bergelohn auf 5000 £ festgestellt. Von genannter Summe sind 3750 für die Rhederei, 416 für den Schiffer und 834 £ für die Mannschaft bestimmt. Die geschleppte Distanz betrug 709 Seemeilen, die Schleppdauer 12 $\frac{1}{2}$  Tage. Der Werth des bergenden Dampfers ist incl. Ladung und Fracht auf 40018 £ festgesetzt, der des geborgenen Schiffes, der „Pavonia“, nur auf 27201 £. Soweit bekannt, wollen die Rheder der „Wolviston“ gegen den Spruch des Admiralgerechtes Berufung einlegen.

**Drahtlose Telegraphie.** In den letzten Tagen vorigen Monats haben vermittels drahtloser Telegraphie, Marconisches System, Verbindungen zwischen South Foreland und Wimreux, einem Dorfe, zwei englische Meilen von Boulogne entfernt, stattgefunden und ein ausserordentlich befriedigendes Resultat gezeigt. Marconi selbst leitete die Versuche in Gegenwart englischer und französischer hoher Marineoffiziere. Die Entfernung zwischen beiden genannten Endpunkten beträgt 32 Seemeilen.

## Kleine Mittheilungen.

Segelschiffsrhedereien hatten seit längerer Zeit begründete Veranlassung über die hohen Kosten, welche sie den in Portland Or. ansässigen Stauern für deren Thätigkeit zu entrichten gezwungen waren, Klage zu führen. Wie wir erfahren, hat sich in jüngster Zeit eine Gesellschaft in dem durch die zahlreichen Desertionsfälle der Seeleute berücktigten Hafen gebildet, mit der Absicht, den Stauern Concurrenz zu machen. Die neue Firma führt den recht langen Namen „The Columbia & Williamette River Opposition Stevedoring Company“. Es ist wohl wünschenswerth, wenn möglichst die Rheder aller in Portland verkehrenden Schiffe das junge Unternehmen unterstützen.

Die Fusion aller Schiffswerften der Grossen Seen in den Ver. Staaten steht unmittelbar bevor. Das bedeutet die Concentration eines Capitals von 30 000 000 \$ unter einheitlicher Leitung. Das neue grossartige Unternehmen wird den Namen „American Shipbuilding Comp.“ führen.

Die New-Yorker Firma, Barber & Co., hat jüngst eine neue Dampfverbindung zwischen ihrem Domicil und Constantinopel in's Leben gerufen. Die Schiffe, etwa 3000 T. Boote, sind nicht Eigenthum des Unternehmers sondern nur gechartert; sie werden auf der Ausreise Genna und Alexandria, auf der Rückreise Smyrna anlaufen. In Constantinopel soll alle drei Wochen ein Dampfer eintreffen. Ist auch in erster Reihe beabsichtigt die Boote nur zu Ladungszwecken fahren zu lassen, so sind Accommodationen für eine geringe Anzahl Passagiere vorgesehen.

## Vereinsnachrichten.

### • Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 5. April. Der Vorsitzende gedenkt des Abnehmens zweier Mitglieder, der Herren Kapt. Neumann und Peyn; das Andenken an die Verstorbenen wird in herge-

brachter Weise geehrt. Mit Bezug auf die der »Bulgaria«-Besatzung seitens des Senats, hoher Officiere und der Handelskammer erwiesene Ehrung, theilt der Vorsitzende, welcher als Vertreter des Vereins dem Festessen beiwohnte, Einzelheiten mit. Die dem Führer der »Bulgaria« durch den Kaiser verliehene hohe Decoration betrachtet der Verein als eine Ehrung des Standes deutscher Seeschiffer. Für das Museum des Vereins ist ein Atlas aus dem 17. Jahrhundert, verschiedene See- und Landkarten enthaltend, erstanden. Aus der »Hansa« wird ein Artikel verlesen, der sich mit der Fahrtgeschwindigkeit der Schiffe im Nebel beschäftigt. Hieran knüpft sich eine längere Diskussion, in der das Verhalten eines Segelschiffs- und eines Dampferführers, wenn er sich in Nebel aufhält, besprochen wird. Ganz besonders beschäftigt sich der Verein mit der Frage, ob es möglich ist, einen Schnelldampfer zu verpflichten, während Nebels seine Fahrt auf ein Maass zu reduciren, welches dem eines Tramps unter denselben Umständen gleichkommt. Die Meinungen sind hierüber sehr getheilt. Ein anderer Artikel der »Hansa« giebt Veranlassung, sich über die Seeloonsen-Verhältnisse vor der Elbe zu unterhalten. Wegen vorgeschrittener Zeit wird der Wunsch ausgesprochen, eine Erörterung über dieses Thema in nächster Sitzung fortzusetzen.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 30. März stattgefundenen Versammlung, unter Leitung des Vorsitzenden, wurden zunächst 4 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen waren zu verzeichnen, ein eigenhändiges Schreiben des Herrn Laeisz, in welchem derselbe seinen Dank ausspricht, für den vom Verein übersandten Glückwunsch zu der 75jährigen Feier der Firma; Schreiben von der Sociedad cosmopolita de capitanes-Valparaiso; solche von Mitgliedern von hier. Verlesen wurde hierauf ein Artikel aus der »Hansa« über den Jahresbericht der »Deutschen Ost-Afrika-Linie«, aus welchem hervorgeht, dass die letztere leider ein nicht sehr günstiges Geschäftsjahr zu verzeichnen gehabt habe. Umsomehr wurde von der Versammlung anerkannt, dass diese Linie als erste die Gagen für Steuerleute im letzten Jahre erhöht hätte. Aufmerksam gemacht wurde darauf, dass gerade die Dampferlinien, die im vorigen Jahre weniger glänzende Geschäftsergebnisse erreicht haben, den Verdienst ihrer Schiffsofficiere erhöht hätten, während von denjenigen, die einen ausnahmsweise günstigen Abschluss zu verzeichnen hätten, in dieser Richtung absolut nichts geschehen wäre. Der Versammlung lagen einige Aufzeichnungen vor über die während der von einigen Schiffen gemachten Reisen an die einzelnen Personen der gesamten Mannschaft ausbezahlten Hauern und ergab sich aus diesen Aufstellungen ohne weiteres, dass der Bootsmann und Zimmermann, den verdienten Ueberstundenlohn eingerechnet, während der Reise ebensoviel verdienten, wie der im Dienste der betr. Rhedereien schon einige Jahre stehende zweite Officier, dass jeder der Matrosen unter der gleichen Voraussetzung in demselben Zeitraume wesentlich mehr verdiente als der dritte und vierte Officier. Diese Feststellungen erregten umsomehr Aufsehen, als die beiden Linien, von deren Schiffen diese Aufzeichnungen stammten, diejenigen sind, die hier in Hamburg die besten Geschäftsergebnisse zu verzeichnen haben. Trotzdem wird auf beiden Schiffen der dritte Officier nach wie vor mit 90 bzw. 75, der zweite mit 120 bzw. 90  $\mathcal{M}$  monatlich bezahlt, während ein Ueberstundenlohn oder ein Aequivalent hierfür nicht gezahlt wird, trotzdem die Officiere, wie allgemein bekannt, gewiss nicht weniger als die Schiffsleute zum Dienste herangezogen werden müssen. Zugestimmt wurde in dieser Richtung den Ausführungen eines Artikels einer hiesigen Zeitung, in welchem erklärt wird, dass man an Stelle solcher ausserordentlichen Feierlichkeiten, wie sie gegenwärtig der Besatzung der »Bulgaria« zu Theil werden, abseiten der Rhedereien lieber daran denken solle, den Verdienst der Seeleute und nament-

lich den der Schiffsofficiere günstiger zu stellen, der z. Z. wie in der Versammlung nachgewiesen wurde, geringer als der der Matrosen bzw. der sog. Unterofficiere ist und nur ein trostloser genannt werden kann. Beschlossen wurde daher, ein nochmaliges Gesuch um Aufbesserung des Verdienstes der Schiffsofficiere an den Verein Hamburger Rheder zu richten. Nachdem sodann noch einige Ersatzwahlen zum Verwaltungsrath vorgenommen, wurde die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 5. April 1899.

In Folge der Osterfeiertage haben wir nicht viele Abschlüsse zu berichten und der Frachtenmarkt ist unverändert. »Sita«, Pisagua/U. K. Cont., 27/6  $\frac{1}{3}$  direct. »Clan Macfarlane«, Port Pirie/U. K. Cont., 28/—  $\frac{1}{3}$  Erz.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 17. März 1899.

Der Bedarf nach Getreidebooten für Cork f. O. und nach grösseren Booten für ausgesuchte Häfen ist leider auf das denkbar Geringste zusammengeschrunpft. Die Lage unseres Frachtenmarktes lässt sich kurz folgendermassen charakterisiren. Der Raumbedarf nach dem La Plata nimmt ab, die Wiederbelebung des Baumwolle-Bedarfs im Süden hat eine markante Preisabnahme dieses Artikels zur Folge; immerhin ist, wenn der gegenwärtige Bedarf anhält, in Folge dieser Bewegung ein günstiger Einfluss auf die Frachtraten zu erwarten. Die während letzter Woche abgeschlossenen Zeitcharter sind recht zahlreich, jedoch scheint der Bedarf gegenwärtig erschöpft und Zeitcharterer, die noch an den Markt kommen, haben im Allgemeinen keine Concurrenz zu befürchten. »Timber«-Frachten haben sich letzthin für Rheder nutzbringend erwiesen. Vom Golf können eine Anzahl Geschäfte, die noch in der Schwebe hängen, jeden Augenblick zum Abschluss gelangen, da sich die Forderungen der Verschiffer und Rheder immer mehr nähern und nur noch wenig von einander abweichen. — Segelschiffe sind in grosser Anzahl mit Kisten-Oel nach dem fernen Osten zu früheren Raten abgeschlossen; in anderen Linien ist nur wenig geschehen, trotzdem zeichnet sich der Markt durch Festigkeit der Raten nach wie vor aus.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	1 $\frac{1}{2}$ d	10/	7/6	10/
London,	2d	15/	9/	12/6
Glasgow,	2 $\frac{1}{2}$ d	17/6	8/6	15/
Bristol	3d	17/6	10/	15/
Hull	3d	15/	12/6	15/
Leith	3 $\frac{1}{2}$ d	17/6	11/3	17/6
Newcastle	2 $\frac{1}{2}$ d	20/	12/6	15/
Hamburg	35 $\phi$	15c.	15 cents.	50 mk.
Rotterdam	6c.	18 cts.	14 cts.	12a14c.
Amsterdam	6c.	18 cts.	14 cts.	12a14c.
Kopenhagen	2/9	17/6	17/6	25/
Bordeaux	2/9	32 $\frac{1}{2}$ cts.	27 $\frac{1}{2}$ c.	5 8
Antwerpen	1 $\frac{1}{2}$ d	18/	10/	17/6
Bremen	35 $\phi$	18c.	18c.	12c.
Marseille	1/9	20/	15/	20a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 15 c. — Hamburg 22 c. — Rotterdam 25 c. — Amsterdam 25c. — Kopenhagen  $\frac{1}{4}$ d. — Antwerpen 20 c. — Bremen 20 c. —.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfer:

	Cork f. O.	N. Y.	Balt.	Direct U. K.	Continent.	Shanghai.
Getreide p. Dpfr.	3/1 $\frac{1}{2}$	3/1 $\frac{1}{2}$	2/4 $\frac{1}{2}$	2/6	.....	.....
Raff. Petrol. p. Segel	.....	.....	2/4 $\frac{1}{2}$	3/6	.....	26c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.		
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	22c.	21c.	10c.	23c.		



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 15.

Hamburg, den 15. April.

XXXVI. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts. — Die Regelung der Heuerverhältnisse in verschiedenen Ländern. (Schluss.) — Bremen's Handel im Jahre 1898. — Deutschland und Brasilien. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Sprechsaal.

### Auf dem Ausguck.

Wenn nicht schon in voriger Nummer der Auszeichnungen Erwähnung geschehen ist, welche der Bulgaria-Besatzung am Anfange des Monats zu Theil geworden, so geschah es, um erst alle zu Ehren der tapferen Seeleute veranstalteten Feierlichkeiten zum Abschluss kommen zu lassen. Die Galavorstellung im Hamburger Stadttheater darf wohl als letzte offizielle Ehrung betrachtet werden. In der wahrscheinlich richtigen Voraussetzung, dass unsere Leser mehr oder minder durch die Tageszeitungen von dem Hergang der Festlichkeiten unterrichtet sind, deren Ouverture die Begrüssung durch hohe Officiere an Bord der „Bulgaria“ und deren letzter Akt die schon erwähnte Theater-Vorstellung war, dürfen wir wohl von einer Schilderung der einzelnen Vorgänge absehen. Zweck nachstehender Zeilen ist, das Ereigniss, als solches, einer kurzen Betrachtung zu unterziehen.

Was Kapitän Schmidt und seine Mannschaft als Seeleute geleistet haben, um den Untergang ihres schönen Schiffes zu verhüten, war, wie der gefeierte Kapitän selbst — und mit Recht — betonte, die Erfüllung einer unbedingten Pflicht gegen die Rhederei. Unterstützt und erleichtert wurde diese Pflichterfüllung durch einen gesunden, natürlichen Selbsterhaltungstrieb, der die von den Strapazen erschöpften Leute, immer wieder zum Kampf gegen die Elemente antrieb. Unser Kaiser hat durch die dem Führer und der Mannschaft verliehenen sichtlichen Decorationen vor der ganzen civilisirten Welt gezeigt, dass er treue Pflichterfüllung — trotzdem er sie berechtigter Weise bei jedem deutschen

Seemann voraussetzt — zu schätzen und nicht minder zu belohnen weiss. Nominell ist nur die Besatzung der „Bulgaria“ decorirt, thatsächlich aber der ganze deutsche Seemannsstand, weil — wir dürfen es wohl aussprechen — jedes seiner Mitglieder, wenn in ähnliche Lage versetzt, sein ganzes Können und Wollen zum Gelingen des Werkes in die Wagschale geworfen hätte. Der deutsche Seeleute auszeichnende Wagemuth, ihre unermüdliche Ausdauer und treue Pflichterfüllung haben ja im Laufe dieses Jahres nicht nur gelegentlich der „Bulgaria“-Rettung, sondern auch bei anderen ähnlichen Anlässen zur Bethätigung ausgiebige Gelegenheit gehabt. Der deutsche Seemann, welcher unverdienterweise von manchen deutschen Staatsbürgern als „quantité négligeable“ betrachtet zu werden gewohnt war, ist nach den Ereignissen der letzten Wochen nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet, jede fühlbare Zurücksetzung im Privatleben sich mit Nachdruck zu verbitten. Zu hoffen und wünschen bleibt, dass auch in der deutschen Gesetzgebung, welche den Seemann in einzelnen Punkten noch immer recht stiefmütterlich behandelt, bald eine Wandlung zum Bessern geschaffen werde.

Nachstehend geben wir den Prolog wieder, durch den E. v. Wildenbruch die „Tapferen der Bulgaria“ vor Beginn der Gala-Vorstellung im Hamburger Stadttheater am 6. April gefeiert hat:

### Gruss an die Tapferen der „Bulgaria“.

Hamburg, du Hochgemute, Seckönigin im Nord,  
Es prangt auf deinen Tafeln so manches stolze Wort.  
Es singen Wind und Wellen dir rauschenden Gesang,  
Im Lied ertönen Namen, die keine Zeit verschlang.  
Von Männern, die dem Tode furchtlos ins Auge sah'n,  
Von Helden, welche schweigend das Heldenwerk gethan.

Hamburg, du Hochgerühmte in Landen weit und breit,  
Mit Ruhm und neuen Ehren schmückt heut dich neue Zeit.  
Zu deinen alten Helden zähl' auch die jüngsten mit,  
Mit seinen Schiffsgenossen den wack'ren Kap'tän Schmidt!

Deutschland, du keusche Stätte der Arbeit und der Pflicht,  
Wo Rühmen nicht und Prahlen von Heldenthaten spricht,  
Wo man am höchsten ehret, wenn man am tiefsten schweigt  
Wo das Verdienst nur adelt, das in die Herzen steigt.

Deutschland, thu' auf der Liebe, thu' auf dein Herz dem Glück,  
Es kehren deine Kinder zum Herzen dir zurück.

Nach deinem Banner reckte die grimme Faust der Tod,  
Dem Tod zum Trotze flattert das Banner schwarz-weiss-roth.  
Es kommt der Bannerträger dir heim aus Sturm und Fluth,  
Der Sturm zerbrach sein Ruder, zerbrach ihm nicht den Muth.  
Er kommt und bringt sein Schiff dir, sein anvertrautes mit,  
Mit seinen Schiffsgenossen, der wack're Kap'tän Schmidt.

Ihr, deren Herz im Jammer erstarrte und im Gram,  
Als Euch die Schreckensbotschaft vom Tod der Euren kam,  
Ihr deren Herz die Wonne wie Frühlingssturm durchdrang,  
Als sich das Wort »sie leben« vom Himmel niederschwang,  
Die Ihr mit trau'nen Augen das Wunder sah't geschehn,  
Lebendig aus dem Tode das Leben aufersteln.

Ihr Alle, kommt Ihr Alle, ergreift und drückt die Hand,  
Die Jammer, Leid und Thränen in Freude Euch gewandt!

Dank ihm für jede Stunde, die sorgend er durchwacht,  
Für jeglichen Gedanken, den rettend er gedacht!

Dank Dir von Kind und Eltern, vom Weibe und vom Mann,  
Von Allem, was an Liebe sich noch erfreuen kann!

Dank Dir, und Heil und Segen — Die Menschheit ruft es mit —  
Mit Deinen Schiffsgenossen, Du wack'rer Kap'tän Schmidt!

Die alte preussische Seestadt Danzig, vielleicht die älteste der ganzen deutschen Küste, hat gleich ihrer grösseren Collegin an der Oder, einen Freihafen in Neufahrwasser erhalten, von dessen Wirksamkeit und Einfluss auf den Seeverkehr die Danziger sich grosse Hoffnungen versprechen. Trotzdem die einheimische Rhoderei längst erkannt, dass ein erfolgreicher Verkehr mit kleinen altindischen Seglern nicht nutzbringend wirkt, und nur moderne, leistungsfähige Dampfer im Stande sind, den verloschenen Glanz der alten Handelsstadt wieder zu beleben, hat die in Danzig beheimathete Flotte seit 1871 sowohl an Raumgehalt als an Stärke abgenommen. Nach dem grossen Kriege im Jahre 1871 bestand die Danzig'sche Rhoderei aus 118 Schiffen mit 147 925 T., davon 3 Dampfer zu 2485 T., am 1. Januar 1898 aus 52 Schiffen mit 25 282 R.-T., hiervon 18 Segler zu 4503 T. und 34 Dampfer zu 20 779 R.-T. Ebenso hat der Seeverkehr eine Reihe von Jahren sich auf absteigender Bahn bewegt. Erst 1891 trat ein Stillstand ein, während seit 1892 eine ständige Zunahme beobachtet wird und zwar innerhalb der nächsten vier Jahre um 324 Schiffe mit 51 656 N.-R.-T. Nicht unberechtigter Weise erwartet, wie schon erwähnt, ein grosser Theil der Danziger von dem in Neufahrwasser inaugurierten Freihafen ein schnelleres Tempo in der Verkehrszunahme, während es auch Zweifler giebt, die be-

haupten, einen Nutzen werde der Freihafen nur Neufahrwasser zu bringen im Stande sein. Die Letzteren weisen dabei besonders auf Bremerhaven hin. Ueber die Ausdehnung des Freibezirks, seine Wassertiefe und Accommodation mit Bezug auf den Verkehr entnehmen wir der „Ostsee-Zeitung“ das Folgende:

Danzigs Freibezirk kann naturgemäss nicht mit den grossartigen Anlagen in Hamburg und Bremen oder auch nur mit denjenigen Stettins einen Vergleich aushalten; immerhin ist eine Anlage geschaffen worden, die dem Handel Danzigs nicht nur genügt, sondern noch eine erhebliche Ausdehnung desselben gestattet. Die Lage des Freibezirks gewährt eine unmittelbare Verbindung mit der See und zugleich mit den übrigen Anlagen im Hafenkanal und der Weichsel. Nachdem die von der Ostsee kommenden Schiffe die Hafeneinfahrt zwischen den Molen erreicht haben, öffnet sich ihnen auf der Westseite ein langgestrecktes, rechteckiges Bassin, das 550 m lang und 100-m breit ist und eine Wassertiefe von 7 m besitzt, sodass selbst grossen Seeschiffen das Einlaufen möglich ist. Die Quais bieten geeignete, mit allen modernen Einrichtungen zum Löschen und Laden versehene Ankerplätze für eine erhebliche Anzahl von Schiffen. Zwischen und neben 18 zum Theil recht grossen Schuppen befinden sich ausreichende Plätze zur Lagerung von Gütern. Auf beiden Ufern befinden sich Schienenstränge, die den Freibezirk sowohl mit den Bahnhofsanlagen zu Neufahrwasser wie auch mit den Danziger Bahnhöfen verbinden. Das gesammte Gebiet des Freibezirks umfasst eine Fläche von 15,9 ha, wovon 5,4 ha auf die Wasseroberfläche entfallen.

Die Einrichtung des Freibezirks wurde am 24. October 1895 genehmigt, und am 4. Mai 1898 kamen die Verhandlungen zwischen der Stadtgemeinde und der Stadtverwaltung zum Abschluss. Der preussische Staat stellte das Hafenbassin zu Neufahrwasser ohne Entschädigung zur Verfügung und übernahm gegen eine von der Stadt zu zahlende Summe von 300 000 M. die Herstellung der baulichen Anlagen und die Verwaltung des Bezirks, der zollgesetzlich als Ausland behandelt wird, sodass innerhalb desselben der Schiffsverkehr, die Löschung, Ladung, Lagerung und Behandlung der Waaren von jeder Zollkontrolle befreit bleibt.

Die Aussendung einer deutschen und einer englischen Expedition zur Erforschung der unbekannten Region im südlichen Eismeer scheint nunmehr gesichert. Es sind bereits Verhandlungen im Gange, welche ein Vorgehen nach einem gemeinschaftlich zu verabredenden Plane betreffen; es würde damit der zu erwartende wissenschaftliche Erfolg der beiden Unternehmungen ein noch reicherer und vielseitiger werden. Die That-sachen, auf welche obige Mittheilung sich stützt, sind kurz die folgenden. Der Präsident der Gesellschaft für Erdkunde in Berlin, Frhr. v. Richthofen, theilte dem Präsidenten der geographischen Gesellschaft in London, Sir Clemens Markham, das Ergebniss der Versammlung mit, welche einer Resolution zu Gunsten einer deutschen Südpolar-Expedition zustimmte. Er fügte hinzu, dass die Sachen jetzt in Deutschland günstig ständen, indem sowohl Regierung als Reichstag und öffentliche Meinung der Ausführung des Planes geneigt seien. Nun finde vom 28. September bis 4. October bekanntlich

in Berlin der siebente internationale Geographen-kongress statt und es wäre eine grosse Sache, wenn dem Kongress der Plan eines Zusammenwirkens der beiden Expeditionen der deutschen und der englischen mitgetheilt werden könnte. Herr v. Richt-hofen schloss mit dem Wunsche, dass auch in Eng-land die Aussichten für die Aussendung einer eng-lischen Expedition sich günstiger gestaltet haben möchten. Diesen Brief konnte Herr Markham, wie er in der Sitzung der Londoner geographischen Gesellschaft am 27. März mittheilte, in sehr ent-gegenkommender Weise beantworten. Denn, wie er der Gesellschaft berichtete, sei der Fonds, welcher vor einiger Zeit zur Bestreitung der Kosten einer englischen Südpolar-expedition gebildet worden, nun-mehr durch die reiche Gabe eines Mitgliedes der Londoner geographischen Gesellschaft derart ausge-stattet worden, dass die Aussendung einer der eng-lischen Nation würdigen wissenschaftlichen Expedition in die Südpolargewässer nunmehr gesichert sei. So scheint die neuerdings zuerst wieder in Bremen, auf dem daselbst Ostern 1895 stattgefundenen Deutschen Geographentage begonnene Agitation für die Südpolarforschung die erfreulichsten Wirkungen zu zeitigen. Niemand wird darüber mehr erfreut sein, als Geh. Rath Prof. Dr. Neumayer, welcher seit einer langen Jahresreihe unermüdlich immer von Neuem für die Südpolarforschung eingetreten ist.

Eine gewiss von Zahlreichen längst ersehnte, und Vielen unerwartete Nachricht ist endlich ein-getroffen, die „Belgica“ hat nach mehr als andert-halb-jähriger Abwesenheit glücklich Punta Arenas erreicht. Wir sind angesichts dieser Meldung er-freut, wiederholt, entgegen der Anschauung einzelner Pressstimmen, nach denen „Belgica“ unter die Liste der verschollenen Schiffe zu rechnen sei, die Ver-muthung ausgesprochen zu haben, dass der Expedi-tionsdampfer im südlichen Treibeis zurückgehalten werde. Bekanntlich verliess die Expedition im Herbst 1897, unter der Führung des Seeofficiers de Gerlache, Punta Arenas zum Verfolg wissenschaftlicher Zwecke, mit der besonderen Absicht, die hydrographischen und oceanischen Verhältnisse des Südpolarmeeres zu studiren. Soweit bis jetzt bekannt, sind die Expeditionstheilnehmer mit dem Ergebniss ihrer Beobachtungen sehr zufrieden, eine Mittheilung, welche gewiss nicht nur die zunächst Betheiligten, sondern die ganze civilisirte Menschheit interessiren dürfte. In groben allgemeinen Rissen liegt eine kurze Reisebeschreibung vor, die wir nachstehend wiedergeben:

Der Dampfer erreichte gegen Ende des Frühjahrs 1898 das südliche Packeis und trieb lange Zeit längs desselben hin. Das Meer war gewöhnlich unruhig, das Wetter bis in den Juli hinein sehr schlecht und Stürme häufig. Der Dampfer, nach den Erfahrungen Nansens erbaut, widerstand den Strapazen der beschwerlichen Fahrt sehr gut und bahnte sich seinen Weg

durch das Packeis mit ziemlicher Schnelligkeit. Auf dem Wege nach Weddelland traf man auf ungeheure Mengen der riesigen Tangart *Delesseria*. In dieser breiten Pflanzeninsel trieb das Schiff tagelang, ehe es freikam. Ende August wurde das erste Land erreicht und die Expedition konnte auf festem Boden kurze Rast machen. Das betreffende Land heisst Gra-hamsland und ist eine öde Steinfläche, deren Granitfelsen steil in das Meer abfallen. Die Kälte war sehr gross. Im Sep-tember gerieth der Dampfer in das Treibeis und wurde, während die Kälte noch ärger wurde, ganz eingeschlossen. Ueber zwei Monate lang trieben die Seefahrer mit dem Eise in der Nähe von Alexanderland. Nach zweimonatlicher Gefangen-schaft kam das Schiff los und in offene See, die sich anscheinend weit nach Süden erstreckte.“

Wie bekannt, bringen die neuen in England eingeführten Leuchtfeuerabgaben solchen englischen Rhedern eine Ermässigung, welche sich zur Mit-nahme und Ausbildung einer bestimmten Anzahl Schiffsjungen an Bord ihrer Schiffe verpflichten. Genau genommen bedeutet diese im Gesetz einge-schobene Clausel, deren Autor der englische Handels-minister, Mr. Ritchie, selbst ist, eine den englischen Rhedern gewährte Subvention. Nun sind, wie ver-schiedentlich schon mitgetheilt, die also Subven-tionirten keineswegs dankerfüllten Herzens gegen den Minister; sie werfen ihm im Gegentheil vor, durch die neue Bill ihre Interessen geschädigt zu haben. Anderer Ansicht sind die durch Prämien, Subventionen und alle möglichen Staatsunterstützungen aufgepäppelten französischen Rheder, oder besser gesagt, ihr Leiborgan „La Marine Marchande“. Dieses Journal brachte kürzlich einen gegen England aggressiv gehaltenen Leitartikel, in dem die franzö-sische Regierung aufgefordert wird, gegen die Maass-nahmen Mr. Ritchie's zu protestiren, weil durch die englischen Rhedern zugebilligte Ermässigung der Leuchtfeuerabgaben französischen Rhedern der Wett-bewerb erschwert werde. „Suchte“, so heisst es weiter, „die französische Regierung in ähnlicher Weise die heimischen Rheder gegen den Wettbewerb des Auslandes zu schützen, so würde es an Vor-stellungen durch andere Regierungen nicht fehlen.“ Befremdend bei der ganzen Geschichte ist, dass ein-mal ein Blatt von der Bedeutung „La Marine Marchande“, so etwas zu schreiben wagt, anderer-seits, dass sich nicht schon lange eine englische Zeitung gefunden hat, die in gebührender Weise die ungerechtfertigten Ausfälle zurückweist. Er-wähnt mag noch werden, dass mit den Eigenthüm-lichkeiten der französischen Zeitung Vortraute be-haupten, der Appell an die französische Regierung bedeute, dass die Rheder eine neue, irgend eine Vergünstigung für sie in sich schliessende Petition in petto haben und der citirte Artikel nur als Einleitung, oder wenn man will, als Vorbe-ereitung zu gelten hat und an maassgebender Stelle auch so aufgefasst wird.



In spanischen Schifffahrtskreisen ist eine Bewegung zu Gunsten der Hochseefischerflotte des Landes im Gange. Bezweckt wird, gleichwie es in Frankreich seit langen Jahren geschieht, Hochseefischerfahrzeuge zu bauen oder anzukaufen und sie dann nach den Neufundlandbanken, Island und der Doggerbank zu senden. Die spanische Regierung um materielle Unterstützung gebeten, soll dem Unternehmen grosse Sympathie entgegenbringen. Französischerseits wird man das Bestreben der spanischen Fischer, lohnenden Erwerb zu suchen, kaum sehr freudigen Herzens begrüßen, denn schon unter den gegenwärtigen Umständen wird in letzten Jahren vielfach über die geringfügige Meeresausbeute, besonders bei Neufundland, geklagt. Unseres Erachtens haben auch andere maritimen Nationen, besonders Deutschland und England, alle Ursache die Realisirung des spanischen Planes zu vereiteln. Die auf den Neufundland-Banken in der Fisch-Saison gegenwärtig thätigen Fahrzeuge mit ihren nicht immer brillanten Feuern sind wahrhaftig gerade zahlreich genug, die durch Nebel und Eis auf den Banken erschwerte Navigation noch gefährlicher zu gestalten.

Vor etwa einem Jahre hat der französische Marineminister — in dessen Ressort bekanntlich auch die Angelegenheiten der Handelsschiffahrt gehören — ein Rundschreiben circuliren lassen, laut welchem er die Behörden einzelner französischer Häfen, sowie kompetente Fachleute auffordert, folgende Frage zu beantworten: „Ist innerhalb eines französischen Hafens der Schlepper oder das geschleppte Schiff, resp. deren Führer, verantwortlich zu machen, wenn durch fehlerhafte Navigirung eine Kollision oder ein anderer Unglücksfall herbeigeführt wird? Unter den zahlreichen Antwortschreiben, deren Absender recht verschiedene Meinungen zum Ausdruck bringen, ist dasjenige der Hafenbehörde von Marseille wohl der Erwähnung werth. Genannte Korporation wandte sich an die am Orte domicilirte „Allgemeine Schleppgesellschaft“, welche auf Grund gehabter Erfahrungen mittheilte, dass bis dato sich nur einmal Gelegenheit geboten habe, diese Streitfrage von einem Gerichtshofe entscheiden zu lassen. Dieses geschah im Jahre 1882. Das Handelsgericht fällte damals folgenden, vom Appellationsgericht nach eingelegter Revision bestätigten Spruch:

„Im Hafen bedeutet ein Schlepper weiter nichts, wie eine durch Menschenhände dirigierte Maschinenkraft, als Ersatz der Segel oder der Maschine des geschleppten Schiffes. Die Thätigkeit des Schleppers untersteht der Kontrolle des geschleppten Schiffes. In Folge dessen ist der Führer des Letzteren für

alle event. durch den Schlepper herbeigeführten Schäden — soweit ihr Entstehen nicht auf Absichtlichkeit oder Böswilligkeit zurückzuführen ist — haftbar.“

Vor mehr als Jahresfrist brachten wir einen Artikel über Baumwollentzündungen an Bord, auf See oder noch im Abgangshafen, und berücksichtigten dabei besonders die Verhältnisse in New-Orleans, auf Grund eines Berichtes den der britische Geschäftsträger daselbst an das englische Handelsamt gesandt hatte. Die „Shipping Gazette“ brachte den Wortlaut des Berichtes weiteren Kreisen zur Kenntniss. Dieselbe Zeitung veröffentlichte nun am 3. April eine Denkschrift, die sich wiederum mit der Entzündung von Baumwolleladungen beschäftigt. Der Autor, der britische Consul Mr. Nugent zu Galveston, Texas, erwähnt kurz etwa Folgendes: „Vor wenigen Jahren noch stand Galveston in Folge seiner verschiedenen Brände in Baumwolleladungen im schlechten Ruf. Diese, Verladern wie Rhedern und last not least Versicherern schadenbringenden Erscheinungen, haben sich glücklicherweise in den beiden letzten Jahren etwas vermindert zum Vortheile des Hafens, der wegen der hohen dort zu zahlenden Versicherungsprämien bedenklich gemieden wurde. Immerhin sind in der 1898er Saison noch 4 Brände im Hafen und 8 oder 10 während der Reise nach Europa vorgekommen. Da solche Geschehnisse nicht geeignet sind, den Credit Galvestons zu heben, sind Untersuchungen angestellt, welche den Zweck verfolgen, die Ursache der Entzündungen festzustellen. Man gelangte zu dem wohlbegründeten Verdacht, dass gefüllte Kohlenbunker in vielen Fällen die Veranlassung seien. Die ansässigen Assekuradeure haben kürzlich ein Rundschreiben veröffentlicht, laut welchem sie empfehlen, jedes zum Laden von Baumwolle bereite Schiff einer strengen Inspection vorher zu unterziehen. Den Besichtigern wird besonders eingeschärft, die Beschaffenheit der Bunkerkohlen zu untersuchen, sowie in den Schiffsräumen nachzusehen, ob Schwefelhölzer, Twist oder andere leicht entzündbare Gegenstände herumliegen. Für Galveston, den zweitgrössten Baumwollverschiffungshafen der Ver. Staaten, ist die Sache von grösster Wichtigkeit, deshalb ist zu hoffen, dass entsprechende Vorkehrungsmaassregeln getroffen werden. Da weder in den Pressen noch Lagerhäusern am Orte, Brände vorkommen, ist man gezwungen, die Entstehungsursache auf mangelhaftes Stauen oder auf die hohe Temperatur der Bunkerkohlen zurückzuführen. Erwähnenswerth ist noch, dass die meisten im Hafen geschehenen Brände durch Dampf, also durch Ersticken, nicht durch Wasser gelöscht sind. Von der Hafen-

behörde wird diese Löschungsmethode auf Grund gemachter Erfahrungen als die bessere empfohlen und angewandt. Ein Beispiel hierfür: Der Dampfer „Birchfield“ hatte 179 beschädigte Ballen, davon 53 nass, der Dampfer „Burton“ 1026 beschädigt, davon 726 durch Wasser. Bei Ersterem kam Dampf, bei Letzterem Wasser zur Anwendung.“

## Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgetheilt vom Reichsgerichtsrath Dr. Sievers.

8) Verantwortlichkeit der Quaiverwaltung für unrichtige Auslieferung von Gütern. Die Hamburger Quai-Verwaltung hat im December 1896 der Firma H. F. W. Gebr. aus dem Dampfer „Taormina“ 1000 Sack Kleie ausgeliefert gegen Vorzeigung eines von dem Schiffsmakler Rob. M. Sl. junr. abgestempelten Durchkonnossements der Kanawha Dispatch in Minneapolis. Das Konnossement enthielt die Angabe, dass die Kleie über Newport News gehen und dort mit einem Dampfer nach Hamburg verschifft werden solle; der Name des Dampfers aber war ursprünglich nicht angegeben. Bei der Abstempelung des Konnossements hat Rob. M. Sl. junr. quer über die Vorderseite des Konnossements den Schiffsnamen „Indrapura“ und die Manifestnummer 95 mit Blaustift aufgeschrieben und ferner mit Dinte zu den Worten „1000 sacks bran“ hinzugefügt: „of which 200 bags beeing short shipped.“ Jetzt ist das Wort „Indrapura“ bis auf geringe Spuren ausgewischt und auf der Rückseite findet sich am Rande das Blaustiftwort: „Toarmino“ (nicht Taormina). Mit der Indrapura waren auch thatsächlich 800 Sack Kleie angekommen und weitere 200 Sack sind später mit einem dritten Dampfer nachgefolgt. Die mit der „Taormina“ angebrachte Ladung war werthvoller als die der „Indrapura“. Der wahre Destinatar der „Taormina“-Ladung hat sich daher geweigert, die „Indrapura“-Ladung als Ersatz anzunehmen. Letztere ist versteigert und die Werthdifferenz ist von Rob. M. Sl. gegen die Quaiverwaltung eingeklagt. Die Klage ist in den beiden Vorinstanzen abgewiesen, vom Reichsgerichte aber für begründet erkannt. Uebereinstimmend ist angenommen, dass die Quaiverwaltung, indem sie die am Quai gelöschten Güter in Verwahrung nimmt, zu den einzelnen Rhedereien in die Stellung eines civilrechtlichen Mandatars tritt mit der Verpflichtung, die Güter dem legitimirten Empfänger auszuliefern. Nicht zu billigen aber ist es, wenn das O.-L.-G. ausführt, der Kläger habe, indem er den Namen des richtigen Schiffes „Indrapura“ mit Blaustift, also mit einer leicht verwischbaren Schrift, auf die Vorderseite des Konnossements setzte, sich eines

Mittels bedient, das die Gefahr einer Fälschung überaus nahe legte; ihn selbst treffe daher ein viel grösseres Verschulden, als die Beklagte. Auch wenn man davon ausgeht (was der Beklagten am günstigsten ist), dass das Konnossement vor seiner Vorlegung an die Beamten der Bekl. schon sein jetziges Aussehen hatte, so ist doch der eingeklagte Schade nicht sowohl dadurch entstanden, dass der Name „Indrapura“ auf der Vorderseite beseitigt worden ist, als vielmehr dadurch, dass die Bekl. oder ihre Leute auf Grund des auf der Rückseite befindlichen Wortes „Toarmino“ die von der „Taormina“ angebrachten 1000 Sack Kleie an W. Gebr. ausgeliefert haben. Selbst wenn man zugiebt, dass die unrichtige Schreibung des Schiffsnamens und der Ort, wo sich der Vermerk fand, nicht nothwendig bei der Bekl. hätte Verdacht erregen müssen, so hätte sie doch jedenfalls Verdacht schöpfen müssen, wenn sie der Vorderseite der Urkunde einige Beachtung geschenkt hätte. Deutlich ist hier die Manifestnummer 95 angegeben, während das Manifest der „Taormina“, dessen Abschrift der Quaiverwaltung zugegangen war, eine so hohe Nummer überhaupt nicht enthält. Mit voller Deutlichkeit ergab sich ferner aus dem oben erwähnten specificirten Zusatz, dass der Dampfer, woraus die Auslieferung erfolgen sollte, nicht die volle Ladung angebracht hatte, sondern, dass 200 Sack fehlten, was ebenfalls auf die „Taormina“ nicht zutraf. Hält man diese Umstände zusammen, so ergibt sich, dass der Quaiverwaltung bei Ausantwortung der Ladung ein Verschulden zur Last fällt, das die eigentliche Ursache des entstandenen Schadens ist. Auf eine Abwägung, welcher von beiden Parteien ein grösseres Verschulden zur Last fällt, kann es also schon deswegen nicht ankommen, weil nur das Verschulden der Bekl. kausal ist für den entstandenen Schaden. Uebrigens kann es auch nicht als richtig anerkannt werden, dass den Kläger ein grösseres Verschulden trifft. Die Bekl. hätte darauf dringen müssen, dass die Schiffsnamen auf den Durchgangs-Connossementen in zuverlässiger Weise angegeben werden, und als eine staatlich privilegirte Anstalt wäre sie auch in der Lage gewesen, der bisherigen Praxis mit Erfolg entgegen zu treten. Da sie dies nicht gethan, sondern sich dazu verstanden hat, die Aushändigung auf Grund von Urkunden zu bewirken, die eine Gewähr für die Echtheit der Schiffsbezeichnung in keiner Weise darboten, so kann sie den Kläger nicht dafür verantwortlich machen, dass dieser sich eines Erklärungsmittels bedient hat, das von der Bekl. selbst für zulässig erachtet worden ist.

Entsch. d. 1. Civ.-Sen. vom 4. März in S. Rob. M. Sloman jun. gegen Quaiverwaltung. Rep. I., 472/98.

## Die Regelung der Heuerverhältnisse in verschiedenen Ländern.

(Schluss.)

In Oesterreich-Ungarn, wo ein dem französischen ähnliches Gesetz waltet, ist in Art. 191 durch den höchsten Gerichtshof entschieden, die verdiente Fracht beziehe sich nur auf die letzte Reise, unterschiedlich vom französischen, das die Fracht für die ganze Rundreise meint.

In Italien ist ein Gesetz maassgebend, welches dem vor 1872 in Frankreich geltenden ziemlich gleich kommt. Jedoch ist in nächster Zeit vom Parlament eine Aenderung in Aussicht genommen. Der Kassationshof in Turin hat s. Zt. entschieden, wenn ein Schiff abandonirt ist, die Rheder persönlich für die richtige Auskehrung des Heuerguthabens bis zum Tage des Verlassens haftbar seien, während die Versicherer die Heuern zu entrichten haben, welche verdient sind, so lange die Mannschaft in deren Interesse nachher noch thätig war; das Letztere bezieht sich auf die persönliche Haftbarkeit des Rheders für die Heuern, von deren Begleichung er laut Art. 491 selbst nicht durch Preisgeben des Schiffes und der Fracht an Gläubiger entbunden worden kann.

Laut Art. 535 und 536 kann der Schiffsmann Anspruch auf sein Heuerguthaben nicht nur gegen Schiff und Fracht, sondern persönlich beim Rheder erheben, d. h. der Einwand des Rheders, das Heuerguthaben übersteige den Betrag der verdienten Fracht ist hinfällig, so lange derselbe noch über anderes Vermögen verfügt.

Der Verdienst solcher Schiffsleute, die am Gewinn des Schiffes theilhaftig sind, bleibt natürlich in allen Fällen von der erzielten Fracht abhängig, für geleistete Bergungsdienste werden sie allerdings ausserdem bezahlt. Im Falle einer Handelsperre (Embargo) während der Reise, wird die Heuer, so lange die Störung andauert, auf die Hälfte reducirt. Jeder zum Dienst unfähige Schiffsmann, der diesen Zustand nicht durch eigenes Verschulden herbeigeführt hat, ist berechtigt volle Heuer, kostenlose ärztliche Behandlung und freie Passage nach Hause zu beanspruchen, andernfalls muss er, soweit sein Heuerguthaben reicht, die Kosten selbst decken. Der italienische Seemann ist nicht berechtigt sein Guthaben zu cediren, ausgenommen im Wege der Vertheilung, dann aber nur bis zu einem Drittel. Da alle Bestimmungen sich sowohl auf den Schiffer wie die Mannschaft beziehen, darf der Verdienst des Ersteren nicht zum Decken von Schulden, durch Ausgaben für das Schiff hervorgerufen, verwandt werden.

In den skandinavischen Ländern, unter dem neuen Code (Nordisches Seerecht) für Schweden, Norwegen und Dänemark maassgebend, ist der Rheder, selbst wenn sein Schiff gekapert wird, persönlich für die richtige Auskehrung der verdienten Heuer haftbar. Auf Grund des Art. 102 stehen dem Schiffer grosse Machtbefugnisse zur Seite, wenn er einen Theil der Heuer als Strafe einziehen will. Die so auf diese Weise eingezogene Heuer floss einem staatlichen Fonds zu, der Rheder ist nur, wenn die Heuerabzüge für muthwillige durch Schiffsleute hervorgerufene Schäden gemacht sind, deren Empfänger. Wird die Mannschaft während der Reise vermindert, so fällt, falls die Reduction nicht durch Desertion verursacht ist, der überfallige Heuerbetrag den an Bord Zurückgebliebenen zu. Des Weiteren darf der Schiffsmann zwei Drittel seiner verdienten Heuer zu jeder Zeit beanspruchen, ein Drittel bleibt bis zur Abmusterung in den Händen des Schiffers. Ebenfalls steht ihm, wenn er nicht durch eigenes Verschulden erkrankt ist, kostenlose Pflege, ärztliche Behandlung, und wenn er dieserhalb im Auslande zurückgelassen, freie Rückpassage zu; im Falle schlechter Behandlung oder verdorbenen Proviantes eine Monatsgage extra; bei Sonntags- oder Feiertagsarbeit für je zwei Stunden der Verdienst eines halben Tages. Im Sterbefalle erhalten die Angehörigen die bis zum

Todestage verdiente Heuer, und wenn das Schiff verschollen ist eine angemessene Entschädigung.

In Russland hat ein seit 1887 reformirtes Gesetz wirkende Kraft. Besonders hervorzuheben ist, dass der Rheder mit der Anheuerung der Mannschaft absolut nichts zu thun hat, dieselbe ruht allein in den Händen des Schiffers. Die Mannschaft darf auf eine Monatsgage Vorschuss Anspruch machen, wenn sie in monatlicher Bezahlung steht und auf ein Viertel der ganzen Summe, wenn sie für die Reise gebeuert ist. Des Weiteren ist der russische Seemann berechtigt, nach jeder Zwischenreise seine bis dahin verdiente Heuer zu beanspruchen, es sei denn, dass er desertionsverdächtig ist, in welchem Falle der Schiffer eine Monatsgage zurückzubehalten berechtigt ist. Der Schiffer darf bei bestimmter Veranlassung das Recht der körperlichen Züchtigung auf jedes Mannschaftsmitglied zur Anwendung bringen. Der Schiffsmann verliert beim Schiffsverlust jeden Anspruch auf die bis dahin verdiente Heuer, nicht aber, wenn das Schiff gekapert wird. Hinsichtlich des Schutzes, den ein erkrankter Seemann geniesst, sind dieselben Bestimmungen, wie im Nordischen Seerecht maassgebend. Zu erwähnen ist nur, dass der doppelte Betrag des Heuerguthabens vom Rheder an denjenigen Schiffsmann zu entrichten ist, der im Dienste Invalide geworden.

Holland ist im Besitze des ältesten maritimen Gesetzes, deshalb finden wir noch gegenwärtig die Bestimmung vorgesehen, dass ein Schiffsmann, wenn das Schiff verloren geht oder gekapert wird, keinen Anspruch auf die bis dahin verdiente Heuer hat. Unter „Reise“ ist im holländischen Gesetz nur die Fahrt von einem Hafen zum andern zu verstehen und es ist dem Schiffsmann freigestellt nach jeder derartigen Reise seine Abmusterung und Abbezahlung zu veranlassen. Ein im Dienste verletzter, invalider Seemann, fällt, so lange er arbeitsunfähig bleibt, der Rhederei zur Last. Des Weiteren sind noch einzelne Vorschriften in Geltung, deren Inhalt ein Beweis für das Alter des Gesetzes ist.

Auf Grund des neuen spanischen Gesetzes geht der Schiffsmann seines Guthabens verlustig, wenn das Schiff untergeht oder gekapert wird. Während Embargo wird die halbe Heuer, jedoch nicht länger als 3 Monate, bezahlt. Im Kriegsfall oder bei Blockade des Bestimmungsortes findet die Abmusterung am zuerst erreichten Zufluchtsort statt. Gesetzlicher Anspruch auf Schiff und Fracht im Betrage der verdienten Heuer, gilt, derselbe muss jedoch sofort nach Beendigung der Reise geltend gemacht werden, widrigenfalls er hinfällig wird. Findet eine unverschuldete Entlassung eines Schiffsmannes im Auslande statt, so steht demselben das Recht zu, eine Summe zu beanspruchen, die der Heuer gleichkommt, welcher er bis zum Ende der Reise ev. verdient hätte. Der Schiffer untersteht denselben Bestimmungen.

In Portugal ist der Rheder für die Heuer haftbar, auch wenn das Schiff und die Fracht abandonirt werden. Bei Embargo wird halbe Bezahlung geleistet, bei Totalverlust oder Kaperei geht der Heueranspruch verloren; derselbe wird jedoch bezahlt, sobald nachgewiesen werden kann, dass der Rheder einen Frachtvorschuss empfangen oder eine verdiente Fracht ausstehen hat. Hinsichtlich der Cession oder Uebertragung der Heuern auf Andere, sind dieselben Vorschriften wie im vorher citirten italienischen Gesetz maassgebend.

Nach belgischem Gesetz, dessen Grundgedanken sich im englischen und französischen wiederfinden, gebührt dem Schiffsmann, sofern er nach Kräften bemüht war Schiff und Ladung vor Verlust zu retten, sowohl die volle Heuer bis zum Datum des Schiffsbruches oder der Kaperei, als auch freie Rückbeförderung nach der Heimath. Halbe Bezahlung wird während Embargo gewährt, falls die Reise bereits angefangen. Ein unverschuldet entlassener Schiffsmann hat als Schadenersatz Anspruch auf ein Drittel der Heuer, wenn die Reise noch nicht begonnen, auf den vollen Betrag der Heuer und kostenlose



Rückbeförderung, sobald die Reise angetreten ist. Das Gesetz hält sich in diesem Fall an den Schiffer, weil er die Entlassung herbeigeführt; der Rheder ist nicht gezwungen dem Schiffer die Ausgaben für Passage und für mehr bezahlte Heuer an den Schiffsmann wieder zu ertatten. Verdiente Frachten und auf Frachten bezahlte Vorschüsse werden in erster Linie zum Begleichen des Heuerguthabens verwandt, bis zu dieser Ausdehnung ist das Recht des Rheders sich von der Haftbarkeit durch Abandoniren von Schiff und Fracht zu befreien, eingeschränkt. Schiffer und Mannschaft geniessen nach belgischem Seerecht dieselben Pflichten und Rechte dem Rheder gegenüber, nur ist der Schiffer in einem Falle noch schlechter als der Schiffsmann gestellt. Während Letzterer grundlos nur gegen eine Vergütung entlassen werden darf, stehen dem Schiffer und auch dem „Supercargo“ nach dieser Richtung hin keinerlei Ansprüche zu.

In Brasilien ist noch immer der Wahlspruch geltend, dass „die Fracht die Mutter der Heuern ist.“ Der Werth des Schiffes und in weiterer Folge die Höhe der Fracht können nur nach Beendigung der letzten Rundreise zum Tilgen des Heuerguthabens beansprucht werden.

Art. 359. „Unter letzter Reise ist die Zeit zu verstehen, welche seit der Einnahme der Ladung oder Ballast, die sich beim Schiffbruch oder einer Kaperei noch an Bord befinden, verflossen ist.“

Sind einerseits die Strafen für Dienstvergehen und Gehorsamsverweigerung für brasilianische Seeleute überaus hoch, so ist andererseits die Möglichkeit die Harte zu mildern oder gänzlich aufzuheben in Folge anderer Gesetzesbestimmungen nicht selten. Schiffer und Mannschaft steht hinsichtlich der Sicherheit für die verdiente Heuer das gleiche Recht zur Seite, und wenn dem Rheder durch Nachlässigkeit der Besatzung materieller Schaden erwächst, ist er befugt entsprechende Heuerabzüge zu machen. Hierzu bedarf es der Erklärung, dass der Rheder nur dann in genannter Weise vorzugehen berechtigt ist, wenn die Ladung beschädigt ist und er nachzuweisen vermag, dass von ihm auf Klagen des Ladungsempfängers Schadenersatz geleistet ist.

Ueber die deutsche Seemannsordnung noch etwas hinzuzufügen, scheint hier nicht mehr am Platze. Die Vertreter aller seemannischen Kategorien allein oder in ihren Vereinen sind bereits mit Vorschlägen zu einer neuen Seemannsordnung hervorgetreten. Wie schon in einer früheren Nummer mitgeteilt ist, wird der Entwurf zur neuen Seemannsordnung den deutschen Reichstag leider erst in nächster Session beschäftigen. Zu hoffen und wünschen bleibt, dass im neuen Gesetze möglichst den ausgesprochenen Wünschen practischer Seeleute Rechnung getragen werde.

## Bremen's Handel im Jahre 1898.

Das Jahrbuch zur Statistik des Schiffs- und Waarenverkehrs in Bremen im Jahre 1898 ist in voriger Woche erschienen und dient als Vervollständigung früherer Daten, die an dieser Stelle über Handel und Schifffahrt der Weserstadt gebracht sind. Wie auf Grund der Mittheilungen des am Anfange des Jahres publicirten Handelskammerberichtes zu erwarten stand, zeigte das verflossene Jahr wie seine Vorgänger ein ununterbrochenes Wachstum hinsichtlich des Gesamtumfanges des bremischen Handels zur See.

Bot sich im vorigen Jahre Gelegenheit auf eine Besserung des Verhältnisses der beladenen zu den unbeladenen angekommenen Schiffen hinzuweisen und berechnete zu der Hoffnung auch am Abschluss des kommenden Jahres möge eine ähnliche Beobachtung gemacht werden können, so ist Das leider nicht eingetreten. Im Jahre 1892 betrug der Antheil unbeladener angekommener Schiffe, procentual ausgedrückt 5,8 %, 1897 aber

nur 4 %, während er 1898 wieder um 1 % gestiegen ist. Bei den ausgegangenen Schiffen, wo der Antheil unbeladener nach dem allgemeinen Character des bremischen Handels, sowie des deutschen überhaupt, naturgemäss grösser ist, stieg derselbe von 31,1 auf 32,2 %.

Nachstehende Tabelle, mit der Angabe der Ein- und Ausfuhr nach Maassgabe ihres Raumgehaltes und Werthes zeigt bei beiden Kategorien seit 1894 ein ständiges Wachsthum:

Einfuhr zur See		Ausfuhr zur See	
1894	1 767 000 t 472 Mill. M	1894	924 000 t 298 Mill. M
1895	1 979 000 „ 529 „ „	1895	989 000 „ 356 „ „
1896	1 979 000 „ 549 „ „	1896	1 035 000 „ 372 „ „
1897	2 233 000 „ 613 „ „	1897	1 116 000 „ 385 „ „
1898	2 375 000 „ 681 „ „	1898	1 248 000 „ 385 „ „

Von den einzelnen Ländern steht natürlich Deutschland als weitaus Wichtigstes an erster Stelle. Die Einfuhr aus deutschen Häfen ist gegenüber dem Vorjahr — dem Werthe nach sogar in beiden Vorjahren — bemerkenswerth zurückgegangen.

1892	1 154 000 t im Werthe von 252 Mill. M
1896	1 440 000 „ „ „ 295 „ „
1897	1 618 000 „ „ „ 300 „ „
1898	1 593 000 „ „ „ 276 „ „

Zu den Artikeln der Mindereinfuhr — 12 000 t — gehören auch Steinkohlen. Man darf wohl erwarten, dass nach Fertigstellung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals diese Position eine stark entgegengesetzte Erscheinung aufweisen wird. Die Getreideeinfuhr mit 24 700 t gegen 15 200 t im Vorjahre und 20 250 t in 1896 hat einen sehr hohen Stand erreicht. Die Ausfuhr Bremens nach deutschen Seehäfen ist nach wie vor in aufsteigender Bahn begriffen, sowohl was den Umfang als den Werth der ausgeführten Waaren betrifft. Nachstehende Zahlen bestätigen das Gesagte:

1892	1 129 000 t im Werthe von 394 Mill. M
1896	1 144 000 „ „ „ 456 „ „
1897	1 610 000 „ „ „ 475 „ „
1898	1 815 000 „ „ „ 543 „ „

Von den ausländischen Ländern sind die Ver. Staaten von Nordamerika, Bremens grösstes Absatzgebiet, was ohne Weiteres durch Erwähnung des hochbedeutsamen Namens „Norddeutscher Lloyd“ erklärlich ist. Die mächtigen Schiffe der grossen Rhederei unterhalten bekanntlich einen mehrmals wöchentlichen Verkehr zwischen der Weserstadt und den Ver. Staaten. Die Einfuhr, welche unter dem Einfluss der grossen, im letzten Jahre berühmten Baumwollenernte stand, ist orbeilich gewachsen, im Gegensatz zur Ausfuhr, die unter der Wirkung des Dingley-Tarifs stark gelähmt war. Hierüber äusserte sich die Bremer Handelskammer am Anfange des Jahres in ihrem Bericht:

Der Baumwoll- und Getreideernte des Jahres 1897, der grössten, die in den Ver. Staaten je gemacht worden war, folgte im letzten Jahre eine Ernte, die in Baumwolle und Weizen die vorjährige noch zu übertreffen scheint. Es ist daher nicht zu verwundern, dass die Exportziffern eine aussergewöhnliche Höhe erreicht haben, und dass auch die finanzielle Lage in den Staaten sich als besonders leicht zeigt.

In Folge des grossen Ertrages der vorigen Baumwollenernte von ungefähr 11 1/4 Millionen Ballen und der starken Zufuhren seit dem Anfang dieser Saison, die abermals eine riesige Ernte wahrscheinlich machen, ist der Import Bremens auf 1 709 487 Ballen gestiegen. Die Einrichtungen der Bremer Baumwollbörse finden von Jahr zu Jahr in immer weiteren Kreisen steigende Anerkennung und haben nicht wenig zu dem gewaltigen Aufschwung des Bremer Baumwollhandels beigetragen.

Die Gesamt-Baumwoll-Einfuhr Bremens betrug bis zum 24. December 1898 1 709 487 Ballen gegen 1 402 048 Ballen im Jahre 1897.

Auf dem Baumwoll-Probenzimmer wurden durch die be-  
eidigten Klassirer arbitirt:

	1896	906 000 Ballen
	1897	1 089 000 „
und bis zum 24. December 1898	1 513 987	„

Die Einfuhr von den Ver. Staaten betrug:

1892	530 000 t im Werthe von 199 Mill. $\mathcal{M}$
1896	693 000 „ „ „ 240 „ „
1897	909 000 „ „ „ 297 „ „
1898	1 045 000 „ „ „ 329 „ „

Die Ausfuhr:

1892	154 000 t im Werthe von 120 Mill. $\mathcal{M}$
1896	204 000 „ „ „ 124 „ „
1897	218 000 „ „ „ 132 „ „
1898	169 000 „ „ „ 87 „ „

Der Handel in den Ländern, mit denen der Lloyd durch Reichspostdampferlinien Verbindungen aufrecht erhält Australien, China und Japan, zeigt nicht mehr in dem Maasse wie früher das kräftige Vorwärtsschreiten. Namentlich lässt sich das Gesagte auf Japan anwenden und auch erklären. Wie die nachstehenden Zahlen beweisen, ist die Einfuhr von und besonders die Ausfuhr nach Japan seit 1896 zurückgegangen, also nachdem der japanisch-chinesische Krieg zu Gunsten der ersteren Nation beendet war. Wir haben schon wiederholt auf die Bemühungen des Japaners, sich möglichst vom europäischen Einfluss freizumachen, hingewiesen. Der Rückgang des bremischen Verkehrs ist ein Beweis, dass dem Japaner sein Vorsatz zum Theil gelungen ist.

Die Einfuhr betrug

	aus China:	aus Japan:	aus Australien:
1892	3,0 Mill. $\mathcal{M}$	2,8 Mill. $\mathcal{M}$	11,4 Mill. $\mathcal{M}$
1896	8,1 „ „	2,7 „ „	24,2 „ „
1897	7,8 „ „	3,3 „ „	23,7 „ „
1898	7,2 „ „	2,0 „ „	31,8 „ „

Die Ausfuhr nach China: nach Japan: nach Australien:

1892	7,7 Mill. $\mathcal{M}$	2,6 Mill. $\mathcal{M}$	4,7 Mill. $\mathcal{M}$
1896	20,8 „ „	10,9 „ „	13,2 „ „
1897	22,0 „ „	7,2 „ „	14,0 „ „
1898	23,0 „ „	5,3 „ „	12,8 „ „

Die Gesamt-Ein- und Ausfuhr mit den drei genannten Ländern erreicht 82,1 Mill.  $\mathcal{M}$  gegen 78 im Vorjahre 1897.

Ganz besonders bemerkenswerth ist das stetige Wachsthum der Ausfuhr nach Russland. Seit dem Jahre 1894, in dessen Frühling der Handelsvertrag abgeschlossen, ist die Ausfuhr folgendermassen dorthin gestiegen:

1894	14,3 Mill. $\mathcal{M}$
1895	17,9 „ „
1896	28,7 „ „
1897	34,7 „ „
1898	42,0 „ „

Die Gesamtziffern, den Handel zur See und zu Lande betreffend, sind die folgenden:

Die Einfuhr in Millionen  $\mathcal{M}$ :

	1896	1897	1898
von Europa . . .	409	416	395
„ transatl. Ländern	412	477	535
	821	894	931

In wachsendem Maasse überwiegt also der transatlantische Handel den europäischen.

Unter den einzelnen Artikeln steht der Mengo nach Getreide mit 603 500 t (gegen 552 000 t im Vorjahr) ganz obenan. Auf diesen Artikel fällt beinahe der sechste Theil des gesamten Einfuhrquantums. Der Werth beträgt jedoch nur 57,8 Millionen oder den sechzehnten Theil des Einfuhrwerthes. Im Werth steht Baumwolle mit 234,5 Mill. (gegen 218 Mill.  $\mathcal{M}$ ) oder einem Viertel des Ganzen an erster Stelle; das Quantum erreicht 358 000 t (gegen 295 000 t) oder beinahe den zehnten Theil des Gesamtquantums. Dann folgen

1897

Reis	226 000 t	33,7 Mill. $\mathcal{M}$	262 000 t	35,7 Mill. $\mathcal{M}$
Schafwolle	76 000 „	99,5 „ „	68 000 „	81,0 „ „
Taback	61 000 „	64,6 „ „	57 000 „	58,2 „ „

Diese fünf Artikel machen nach dem Quantum reichlich ein Drittel, nach dem Werthe reichlich die Hälfte des gesamten bremischen Einfuhrhandels zu Lande und zur See aus.

## Deutschland und Brasilien.

Je mehr grosse Staatesgebilde in ihrem Streben nach wirtschaftlicher Selbständigkeit sich gegen die Einfuhr anderer Länder abzuschliessen suchen, je mehr insbesondere die Ver. Staaten von Nordamerika mit ihrem Kinley- und Dingley-Tarif der deutschen Einfuhr erhebliche Schwierigkeiten bereiten, desto freudiger muss man Bestrebungen begrüßen, welche darauf gerichtet sind, dem deutschen Gewerbfleisse neue grosse Absatzgebiete zu erschliessen. So hat sich jetzt ein deutsch-brasilianischer Verein gebildet mit der Aufgabe, die geistigen, culturellen und wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und Brasilien zu pflegen und in beiden Ländern die allgemeinen deutsch-brasilianischen Interessen zu vertreten. In den letzten 20 Jahren sind nach der Reichsstatistik etwa 34 000 Deutsche nach Brasilien ausgewandert; insgesamt soll indessen die Zahl der Deutschen in Brasilien, welche sich ihre Muttersprache erhalten haben, etwa 400 000 betragen, das ist bei einer Gesamteinwohnerzahl von 14½ Millionen 2,7 %. Das Land umfasst an Flächeninhalt mehr als 8½ Mill. qkm, überragt also das Gebiet des Deutschen Reiches um mehr als das Achtfache; den reichsten Theil des Landes bilden die Südprowinzen Sao Paulo, Parana, Rio Grande do Sul, welchen sich hauptsächlich die deutsche Auswanderung zugewandt hat.

Das Land dürfte seine kritische Entwicklungszeit, in welcher es freihich bis zum völligen Staatsbankrott gelangt war, nunmehr hinter sich haben, so dass es allmählich zur ergiebigen Ausnützung seiner unermesslichen Bodenreichtümer schreiten kann. Dass dem deutschen Unternehmungsgeiste ein angemessener Lohn für seine Culturarbeit zu Theil wird, dürfte kaum fraglich sein; haben sich doch bereits zwei Gesellschaften gebildet, welche Südbrasilien weiter besiedeln und durch Eisenbahnen erschliessen wollen. Wenn das nicht schon früher geschehen ist, insbesondere in den Jahren sinkender Conjunctionen, in welchen Hunderttausende Deutscher ihre heimatliche Scholle verliessen, um zumeist in den Ver. Staaten von Amerika sich einen Erwerb zu suchen, so ist die Ursache hierfür vornehmlich auf das v. d. Heydt'sche Rescript zurückzuführen, welches die Propaganda für die Auswanderung nach Brasilien verbot, seit zwei Jahren aber von der Reichsregierung aufgehoben ist. Weiterhin trugen aber auch die misslichen finanziellen Verhältnisse des Landes, welche nach dem Sturze des letzten Kaisers in die Hände gewissenloser Prätendenten gelogt waren, dazu bei, den Credit des Landes zu verschlechtern, und wenn auch zur Zeit die internationale Finanzwelt noch schwere Bedenken trägt, dem Staate neue Credite zu gewähren, so dürften hierfür lediglich die Vorkommnisse in Brasilien und anderen süd-amerikanischen Staaten früherer Zeiten maassgebend sein.

Schon die bisherigen Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Brasilien, als deren Träger hauptsächlich die deutschen Exporthäuser in den südbrasilianischen Küstenplätzen anzusehen sind, waren nicht unbedeutend. Die deutsche Gesamteinfuhr aus Brasilien wurde bowerthet in den Jahren 1894 auf 91,3, 1895 auf 114,8 und 1896 auf 100,1 Mill.  $\mathcal{M}$ , die Ausfuhr deutscher Erzeugnisse nach Brasilien in den genannten Jahren auf 57 bzw. 75,2 bzw. 60,3 Mill.  $\mathcal{M}$ . Die Ergebnisse der beiden folgenden Jahre 1897 und 1898 lassen eine Steigerung der deutschen Einfuhr dem Gewichte nach, nicht aber dem Werthe nach erkennen, was ausschliesslich auf das Fallen der

Preise für brasilianischen Rohkaffee zurückzuführen ist. Dieser bildet den weitaus wichtigsten Ausfuhrartikel Brasiliens im Verkehr mit Deutschland, welches 1895 bei 122 390 t Gesamteinfuhr davon allein 54 000 t bezog; 1896, 1897 und 1898 bezifferte sich die Kaffeeinfuhr aus Brasilien auf 57 638 bezw. 60 900 bezw. 83 000 t. An zweiter Stelle kommt die Einfuhr von unbearbeiteten Tabakblättern in Betracht; dieselbe betrug dem Werthe nach im Durchschnitt der letzten Jahre etwa 15 Mill.  $\mathcal{M}$ . Der Bezug von Rindshäuten war ziemlich starken Schwankungen ausgesetzt, stieg aber in den letzten Jahren von 6226 t in 1896 auf 14 600 in 1897 und etwa 20 000 t in 1898. Die Einfuhr anderer Artikel war im Wesentlichen beschränkt auf Kautschuck, Cacaobohnen, gemünztes Gold (1897 für 4,8 Mill.  $\mathcal{M}$ ) und Silberwaaren (1898 6,5 Mill.  $\mathcal{M}$ ).

Was die deutsche Ausfuhr nach Brasilien betrifft, so muss bemerkt werden, dass dieselbe in den beiden letzten Jahren etwas zurückgegangen, was aber nicht sowohl auf eine Verschlechterung der Handelsbeziehungen, als vielmehr auf eine verstärkte Aufnahmefähigkeit des eigenen Marktes zurückgeführt werden muss. Massenartikel, wie wir etwa in Gestalt von Kaffee und Tabak von Brasilien beziehen, führen wir nicht dahin aus, vielmehr kommt hierbei vornehmlich eine längere Reihe von Erzeugnissen der Textil- und Eisenindustrie, ferner Glaswaaren, feine Lederwaaren in Betracht; im Jahre 1895 war auch die Ausfuhr von Gewehren für Kriegszwecke nicht unbedeutend, dieselbe wurde auf mehr als 5 Mill.  $\mathcal{M}$  bewerthet.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass der Handelsverkehr zwischen Brasilien und Deutschland steigerungsfähig ist. Auch für oben nicht genannte Erzeugnisse, insbesondere Rohstoffe, bietet Brasilien dem Deutschen Reiche günstige Productionsbedingungen. Daneben muss auch berücksichtigt werden, dass wir durch einen engeren wirtschaftlichen Anschluss an jenes durch die Natur so bevorzugte Land unseren deutschen Stammesbrüdern ebenso werthvolle Dienste leisten, wie diese wiederum ihrem Mutterlande, und auch darum dürfte die Mahnung gerechtfertigt sein, die Bestrebungen des neu begründeten deutsch-brasilianischen Veroins zu unterstützen. Freilich darf die Rücksichtnahme auf die transatlantische Republik nicht soweit gehen, dass darüber die Interessen unserer deutschen Colonien in den Hintergrund gedrängt werden. Auch darf angesichts des momentan herrschenden Mangels an Arbeitskräften im eigenen Vaterlande nicht durch verlockende Schilderungen des brasilianischen Paradieses die Auswanderung nach jenem Lande auf künstliche Weise begünstigt werden. Soweit aber ein unzögerbarer Auswanderungsdrang im deutschen Volke seine Bethätigung auf der anderen Halbkugel sucht, sollte man doch in Deutschland daran denken, dass hier noch das breiteste Gebiet für Arbeitsamkeit und Culturarbeit offen steht. Die Regierung der brasilianischen Republik weiss sehr wohl zu würdigen, welche Schätze sie in der angesiedelten deutschen Bevölkerung besitzt. Sie hat, wie die „D. volkswirthsch. Corresp.“ erfährt, in neuerer Zeit wiederholt Anstrengungen gemacht, deutsches Capital für die weitere Erschliessung des Landes anzuziehen; sie mag jetzt ihre Sorge darauf lenken, die finanziellen und Rechtsverhältnisse des Landes sicher zu stellen. Dann wird sie zuversichtlich darauf rechnen können, dass die deutsche Culturarbeit auch in diesem Lande die besten Früchte trägt.

### Schiffbau.

Auf der Schiffswerft und Maschinenfabrik vorm. Janssen & Schmilinsky A.-G., Hamburg, wurde für Rechnung der Stade-Altländer Dampfschiffahrt- und Rhederei-Gesellschaft zu Stade ein neuer Flussdampfer zu Wasser gelassen, welcher den Namen „Brunshausen“ erhielt. Das nach dem Doppelschraubensystem gebaute Fahrzeug ist mit Maschinen von zusammen 120 indicirten Pferdekraften ausgerüstet, 23 m lang, 5 m breit und 2,12 m tief.

Auf der Neptunwerft Rostock fand am 6. April der Stapellauf eines Frachtdampfers der Flenburger Dampfercompagnie statt. In der Taufe erhielt der zu 2000 Tons vermessene Dampfer den Namen „Hans“. Die Dimensionen des Schiffes sind  $244 \times 35,3 \times 17,6$ . Der Dampfer ist beim Germanischen Lloyd classificirt; er wird mit einer Tripleexpansionsmaschine von 550 HP. ausgerüstet werden. Die Fahrgeschwindigkeit ist auf 9 Knoten bemessen. Cylinder:  $435 \times 700 \times 1190$  mm bei 840 mm Hub. Der Dampfer wird in ca. fünf Wochen abgeliefert werden.

Die russische Dampfyacht „Andrej Perwoswanny“, die auf der Werft des Bremer Vulkan in Vegesack erbaut wurde, machte am 5. und 6. d. Mts. ihre Probefahrten, die auf das Beste ausfielen, so dass der Dampfer sofort übernommen wurde. Das Commando der Yacht übernimmt der russische Marineleutnant Kotschin. Wie schon früher berichtet, schreibt die „W. Ztg.“, ist die Yacht für eine wissenschaftliche Expedition bestimmt. Sie geht von Vegesack aus nach der Murmanküste und zwar auf die Station Catharinskaja. Von hieraus sollen der Fischreichthum, die Meerestiefen und die Strömungen dieser Küste erforscht werden. Die russische Regierung beabsichtigt in Catharinskaja Ansiedelungen in grossem Stile vorzunehmen. Die Leiter der Expedition sind die Herren Professoren Dr. Knippowitsch und Dr. Breitfuss, beide vom zoologischen Museum in St. Petersburg. Die Dauer der Expedition ist auf drei bis vier Jahre berechnet, die Fahrten sollen sich bis Nowaja Semlja erstrecken. Ausser den Wohnräumen für die Besatzung von 22 Mann hat der Dampfer grosse Kajüten für den Chef der Expedition, seine Assistenten, den Arzt, die Chemiker und die Dienerschaft. An Deck befinden sich zwei Laboratorien mit den besten Einrichtungen für wissenschaftliche Zwecke. Auf dem Hinterdeck steht eine schwere Fischwinde mit der complete Einrichtung für Ottertrawelfischerei. Eine Dampfbarkasse, drei Rettungsboote auf dem Brückendeck vervollständigen die Ausrüstung. Sämmtliche Räume sind elektrisch erleuchtet und vier Sonnenbrenner an Deck ermöglichen es den Herren, auch Untersuchungen an Wintertagen im hohen Norden vorzunehmen, an denen die Sonne nicht zum Vorschein kommt und das Nordlicht für die Untersuchungen nicht genügt. Die Dampfyacht hat folgende Dimensionen:  $151' \times 26'6'' \times 14' \times 10'$ , 350 Reg.-Tons Raumgehalt. Eine Maschine von 400 indicirten Pferdestärken ertheilt dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 11 Meilen in der Stunde. Die Takelage ist so gross bemessen, dass der Dampfer auch unter Segeln seine Excursionen vornehmen kann. Es ist vielleicht noch von Interesse, zu erwähnen, dass die russische Regierung als Fischmeister für diese Expedition Herrn Kapitän Fokken aus Barsingfehn vorläufig auf sechs Monate engagirt hat, der bereits lange Zeit auf deutschen Fischdampfern beschäftigt war.

### Vermischtes.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 16.—31. März 1899 den Kaiser Wilhelm-Kanal 482 Schiffe, und zwar 241 Dampfer und 241 Segler. An der Durchfahrt beteiligten sich 399 deutsche, 58 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 18 holländische, 7 englische Schiffe.

**Deutsch-Amerikanische Petroleumgesellschaft.** Die Gesellschaft veröffentlicht im „Reichsanz.“ ihre Bilanz für das Jahr 1898. Danach war der Gewinn 4074496  $\mathcal{M}$  gegen nur 2515703  $\mathcal{M}$  im Vorjahre. Die vertheilte Dividende wird geheim gehalten, in den Vorjahren sind jedoch meistens 20—22% vertheilt worden, sodass für 1898 ein wesentlich höherer Procentsatz ausgekehrt sein dürfte. Auf Delcredere-Conto und Assecuranzreserve stehen 2200000  $\mathcal{M}$  (2043273  $\mathcal{M}$ ),



der Reservefonds beträgt 3000000  $\mathcal{M}$  (2915722  $\mathcal{M}$ ). Bei einem Aktienkapital von nur 9000000  $\mathcal{M}$  sind Creditoren und Vorräte zum Belaufe von 36149587  $\mathcal{M}$  vorhanden (32487754  $\mathcal{M}$ ), welcher Betrag offenbar die früher 20000000  $\mathcal{M}$  betragenden Genussscheine einschliesst. An Cassa und Bankguthaben werden 11677068  $\mathcal{M}$  (9447694  $\mathcal{M}$ ) aufgeführt, die Vorräthe an Petroleum und leeren Fässern bewerthen sich auf 11927084  $\mathcal{M}$  (8558498  $\mathcal{M}$ ), der Grundbesitz samt Gebäuden, Maschinen, Mobilien ect. repräsentirt einen Werth von 6718458  $\mathcal{M}$  (7636643  $\mathcal{M}$ ), die Transportmittel (Tankdampfer, Kesselwagen u. s. w.) einen solchen von 10446901  $\mathcal{M}$  (11263803  $\mathcal{M}$ ). An Debitoren sind 12815174  $\mathcal{M}$  (11210359  $\mathcal{M}$ ) vorhanden.

**Prüfungswesen.** Am Freitag, den 28. April d. J. wird in der Navigationsschule zu Hamburg eine Seeschifferprüfung für kleine Fahrt abgehalten. Diejenigen Seeleute, die sich zu dieser Prüfung zu stellen beabsichtigen, haben sich bis spätestens den 23. April unter Beibringung der gesetzlich vorgeschriebenen Nachweise über ihr Lebensalter, ihre Fahrzeit zur See und ihr Farbenunterscheidungsvermögen, in der Navigationsschule bei Herrn Th. Niebour, z. Zt. Vorsitzender der Prüfungs-Kommission, zu melden.

**Hundertjähriges Jubiläum der Hamburger Hafen-Polizei.** Bei der Bedeutung, welche die Hamburger Hafen-Polizei für die Sicherheit im Hafen hat, ist die Jubiläumfeier ein Allgemeinfest. Am 11. April 1799 wurde zur Verhütung von Schiffsdiebereien eine aus 6 Mann bestehende Oberhafenpatrouille ins Leben gerufen und 1822 in eine sog. „Hafenrunde“ verwandelt. Letztere umfasste einen Personalbestand von 33 Mann, darunter einen Chef, 1 Kapitän, 6 Kommandeure und 25 Hafenrunden. Im Jahre 1899 war die Zahl der Hafenrunden, die damals den Titel Officianten erhielten, auf 40 gestiegen. Seit 1869 heisst die „Hafenrunde“ „Hafen-Polizei“. Von nun an folgten, entsprechend der Verkehrszunahme im Hafen recht häufig Personalvermehrungen. Die Behörde setzt sich gegenwärtig folgenden Beamten zusammen: 1 Kapitän, 1 Ober-Kommandeur, 4 Kommandeuren, 164 Officianten, die auf 8 Wachtbezirke vertheilt, ein Gebiet mit einer Gesamtlängenausdehnung von ca. 9 deutschen Meilen zu beaufsichtigen haben.

**Action-Gesellschaft „Neptun“ Schiffswerft und Maschinenfabrik zu Rostock.** Der Jahresbericht für 1898 bemerkt, dass die auf das neue Geschäftsjahr gesetzten Hoffnungen sich verwirklicht haben und die Verwaltung in der Lage ist, nach Vornahme angemessener Abschreibungen, bezw. nachdem 72893  $\mathcal{M}$  für diverse Instandhaltungen weggeschrieben sind, eine Dividende von 4% an die Actionäre auszuzahlen. Der Brutto-Ueberschuss boziffirt sich auf 593353  $\mathcal{M}$  nach Abzug der Generalunkosten 412659  $\mathcal{M}$ . Abschreibungen 93736  $\mathcal{M}$ , verbleibt ein Reingewinn von 86958  $\mathcal{M}$ . Daraus sollen 5% an den Reservefonds überwiesen und 4% Dividende sowie Tantiemen an Aufsichtsrath und Vorstand vertheilt werden. Ueber die Thätigkeit der Werft sagt der Bericht: Zur Ablieferung im Schiffsbau kamen ca. 16900 t. d. w., während die in Arbeit befindlichen resp. neu contrahirten Dampfer ca. 24650 t. d. w. in das Geschäftsjahr 1899 resp. 1900 hinübergangen. Mit den erwähnten Dampfern haben wir unsere Fabrikation in Neubauten bis Frühjahr 1900 zu lohnenden Preisen verschlossen, was zu der Erwartung berechtigt, dass das Ergebniss des Betriebsjahres 1899 für unsere Herren Actionäre ein befriedigendes sein wird. Unser Arbeiter- und Beamtenstand belief sich im verflossenen Geschäftsjahr im Durchschnitt auf 1085 Arbeiter, 47 Beamte und Meister.

**Die theoretische Ausbildung der französischen Fischer.** Eine vor Kurzem erlassene Verfügung des französischen Unterrichtsministers ordnet an, dass in den Lehrplan der

Schulen innerhalb der Küstenzone solche Lehrfächer aufgenommen werden sollen, welche für den Seemann und Fischer besonders wichtig sind. Motivirt wird diese Neuveränderung hauptsächlich durch die Erwägung, dass die Voraussetzungen für die Hochseefischerei seit Jahr und Tag eine gründliche Umwandlung erfahren haben. Früher konnte ein Fischerfahrzeug in verhältnissmässiger Nähe der Küste seinen Fang ohne sonderliche Schwierigkeit decken. Jetzt müssen die Fahrten bis weit in die offene See ausgedehnt werden, um lohnende Fischgründe zu erreichen. Der Fischer muss also längere Zeit als sonst auf dem Meere verweilen, und um das ohne ernstere Unzufrüghkeiten thun zu können, muss er mehr Sachkenntniss in sich aufnehmen, als er aus der bisherigen Volksschule mitbringen kann. Insbesondere bedarf es eines gründlicheren Unterrichts in der Navigationslehre. Wie viele Unfälle zur See hätten vermieden werden können, wenn der Hochseefischer im Stande gewesen wäre, den Cours seines Fahrzeuges genauer zu kontrolliren, wenn er den Punkt, wo sein Schiff lag, hätte bestimmen und die Seekarte hätte zu Rathe ziehen können. Die vielfachen Verluste an Fischerböten thun der Entwicklung der französischen Hochseefischerei merklichen Abbruch, und daher wird der Erlass des französischen Ministers in maritimen Kreisen mit Freude begrüsst.

**Genuas Seeverkehr.** Nach den Angaben des französischen Blattes „Moniteur Maritime“ darf der Rivale Marseilles, der grosse italienische Hafen Genua, behaupten, dass sein Seeverkehr seit Jahren in aufsteigender Bahn begriffen ist. In den letzten 5 Jahren allein um 1 1/2 Millionen Tons, und zwar:

1894	11 398	Schiffe	7 532 516 t
1895	11 980	„	7 894 598 „
1896	12 288	„	8 120 534 „
1897	12 528	„	8 637 196 „
1898	12 691	„	9 025 152 „

Vom letztjährigen Verkehr fallen auf 1) Küstenfahrt: a. Angekommene Schiffe 2171 Segler mit 143 568 t und 999 Dampfer zu 614 842 t; b. Ausgegangene Schiffe 2498 Segler zu 178 222 t und 1506 Dampfer zu 1 158 063 t. 2) Internationaler Seeverkehr a. Angekommene Schiffe 424 Segler zu 137 417 t und 2602 Dampfer zu 3 495 066 t; b. Ausgegangene Schiffe 274 Segler zu 120 621 t und 2157 Dampfer zu 3 177 353 t. Der Antheil der italienischen Flagge am Gesamtverkehr beträgt 39 %.

**Der Brieftaubendienst auf See.** Die Nützlichkeit und der hohe Werth der Brieftauben zum Nachrichtendienst auf hoher See werden immer mehr von den grossen transatlantischen Gesellschaften anerkannt. Bekanntlich lässt die Hamburg-Amerika-Linie in Cuxhaven und New-York grössere Brieftaubenschläge einrichten, um ebenfalls Versuche mit den Tauben auf hoher See anzustellen. Die „Générale Transatlantique“ hat auf der Linie Havre-New-York ebenfalls eine Brieftaubenpost eingerichtet, welche zwei Tage von der Ankunft in New-York bereits in Thätigkeit treten soll. Auf französischer Seite haben die Brieftaubenliebhaber aus Rennes ihre geflügelten Boten zur Verfügung gestellt, in Amerika sind zwei besondere Taubenschläge eingerichtet, einer in New-York und der andere in Long-Island. Mit Hülfe der Tauben ist man in der Lage, vom Meere aus Mittheilungen an Bekannte, die man Tags zuvor verlassen hat, zu senden. So verliess z. B. die „Touraine“ am Sonntag, 1. März, 7 Uhr Morgens Havre, und sandte am Sonntag Morgen 10 Tauben mit Depeschen ab, wovon die erste Taube um 11 Uhr Morgens am selben Tage in Havre wieder eintraf, die übrigen Thiere folgten kurz danach. Die Tauben sind aber nicht allein zum Vergnügen der Passagiere da, sie können im Nothfall auch sehr grosse Dienste leisten, indem man sie abschickt, um

Hülfe zu holen oder Unfälle anzuzeigen. So meldete z. B. am 30. März vorigen Jahres eine Taube, die durch den Kapitän Reynand von der »Bretagne« aufgelassen wurde, den Schiffbruch des englischen Fahrzeuges »Bothnia« und die Rettung der Mannschaft durch die »Bretagne«. Die französische Rhederei konnte dann durch Kabeltelegramme nach New-York die verzögerte Ankunft der »Bretagne« melden. Um möglichst Sicherheit in der Ueberbringung der Nachrichten zu haben, werden jedes Mal einige Tauben mit gleichlautender Depesche aufgelassen. Sollte also das eine oder andere Thier durch Raubvögel, Ermattung oder dergl. nicht gleich den heimatlichen Schlag finden; so ist doch wohl mit Bestimmtheit anzunehmen, dass die übrigen Tauben prompt zurückkehren. Auch der Bremer Brieftaubencub Telegraph, einer der ältesten und grössten Vereine Deutschlands, welcher bekanntlich seine Tauben nach See dressiren lassen muss, hat im vorigen Jahre interessante und wichtige Versuche mit seinen Brieftauben von See angestellt, welche zur grössten Zufriedenheit ausfielen. W. Z.

## Kleine Mittheilungen.

Der Norddeutsche Lloyd erhöhte die Zwischendecks-Fahrpreise nach New-York für Schnellpostdampfer auf 160 .#. nach Baltimore für Dampfer der »Rolands«-Klasse auf 140 .#.

Der Aufsichtsrath des »Stettiner Vulkan« beschloss, der Generalversammlung die Zahlung einer Dividende von 14% pro 1898 zur Genehmigung vorzuschlagen.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 10. April. Als Mitglied wird Herr Lubinus aufgenommen. Anknüpfend an den in letzter Sitzung gehaltenen Vortrag des Herrn Ingenieurs Lontz über Bergungsmittel liest der Vorsitzende von besagtem Herrn ein Schreiben vor, in dem der Verein um ein Gutachten ersucht wird. Nachdem sich mehrere Mitglieder zu dem Gegenstand geäußert, wird beschlossen, Herrn Lontz mitzutheilen, dass der Nautische Verein zu Hamburg gesonnen sei, von einem Gutachten abzu- sehen, da dasselbe andernfalls in sehr negativem Sinne ausfallen würde. Eingegangen ist ferner, ausser einem Schreiben Herrn Geh. Rath Satori's, welches zum Gegenstand das Flaggenrecht für Gesellschaften m. b. H. hat, der Jahresbericht der Leipziger Handelskammer. Des Weiteren liegt vom hiesigen Landes-Comité des Deutschen Flotten-Vereins ein Rundschreiben vor, in dem zum Beitritt in genannten Verein ermuntert wird. Der Vorsitzende schildert kurz den gelegentlich der Gründungsfeier des Hamburger Flotten-Vereins empfangenen Eindruck, hervorgerufen durch die inhaltsreiche Rede, mit der Herr Bürgermeister Dr. Versmann den Flotten-Verein eröffnet habe. In Anbetracht der geringen Anzahl anwesender Mitglieder waren z. Z. nur Wenige in der Lage, in die ausgelegte Mitgliederliste zum Flotten-Verein ihre Namen zu zeichnen.

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 12. April. Zur Tagesordnung »Seelootsenfrage« haben weitere Kreise dem Verein ein lebhaftes Interesse entgegengebracht. Aus Lootsenkreisen ist ein Schreiben zugegangen, in dem die Bereitwilligkeit der Wasserlootsen, Schiffe vor die Elbe zu bringen, erklärt wird. Ebenfalls ist in einer lokalen Zeitung ein Artikel, das Thema betreffend, erschienen. Nachdem derselbe verlesen, greift eine eifrige Debatte Platz, deren Resultat folgende einstimmig angenommene Resolution ist:

„Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg hat auf Grund eingegangener Klagen Veranlassung genommen, sich abermals mit dem Thema der Elbe-Seelootsenfrage zu beschäftigen, da seine im Herbst vorigen Jahres der Deputation für Handel und Schifffahrt überwiesene Eingabe anscheinend erfolglos geblieben ist. Der Verein gelangt übereinstimmend zu dem Beschluss, dass etwas geschehen müsse, dem nicht wegzuleugnenden Mangel an Seelootsen vor der Elbe abzu- helfen. Vielleicht wäre diese Calamität dadurch zu heben, dass entsprechend der stetigen Zunahme des Hamburger Seeverkehrs auch das Lootsenpersonal und als deren Folge die Lootsenfahrzeuge vermehrt werden.“

Nach Erledigung einiger interner Angelegenheiten wird die Sitzung geschlossen.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 6. April stattgefundenen ordentlichen General-Versammlung, die sehr zahlreich besucht unter der Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurden zunächst 4 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen waren zu verzeichnen; ein Schreiben nebst Geldsendung für an der Chinesischen Küste fahrende Mitglieder vom Club »Eintracht«-Hongkong, Sendung von der »Sociedad cosmopolita de capitanes«-Valparaiso; Schreiben vom Vorsitzenden des Deutschen Naut. Vereins; solche von Mitgliedern aus Danzig und hier. Besprochen wurde sodann die Seeamtsverhandlung über den Verlust des Dampfers »Moravia« und erfolgte hierauf der Bericht über die Vereinsthätigkeit im verflossenen Vierteljahre; es wurde festgestellt, dass der Verein an Mitgliederzahl, wie seit Jahren nicht der Fall gewesen, zugenommen habe; dass ferner der Cassenabschluss ein ganz besonders günstiger genannt werden dürfte. Hierauf erfolgte als erster Punkt der Tagesordnung eine längere Verhandlung über eine interne Vereinsangelegenheit. Nach Schluss derselben war leider der vorgerückten Zeit halber ein Eingehen auf den zweiten Punkt der Tagesordnung »Anstellung einer besoldeten Kraft für die Stellenvermittlung des Vereins« nicht mehr angängig und wurde daher beschlossen, am nächsten Donnerstag eine ausserordentliche General-Versammlung abzuhalten. Nach einigen Ersatzwahlen zum Verwaltungsrathe an Stelle in See gehender Herren und einem Hinweise auf die am Sonntag stattfindende gemüthliche Zusammenkunft des Vereins, wurde die General-Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 31. März 1899.

Der erhoffte Dampferfrachten-Aufschwung in Getreide hat nicht Platz gegriffen, das Geschäft ist auf das denkbar Geringste zurückgegangen, wahrscheinlich in Folge der steigenden Tendenz unserer Getreidemärkte, deren Berichten zufolge der Winter-Weizen durch strenge Kälte gelitten hat. Nominell mögen Getreidefrachten je nach Lage der Häfen notirt werden, zu 2 s 9 d nach Cork f. O., zu 2 s 3 d und 2 s 4 1/2 d direkt, mit dem Privilegium Stückgutladung zu führen. Die Zunahme in Baumwolle-Verschiffungen hat aufgehört und bietet in keiner Weise als günstiger Faktor Dienste, die Frachten zu beeinflussen. Die Abschlüsse für Holz und Bretter zeigen einige Zunahme; die Raten der Ersteren sind passable und schliessen eine Charter vom St. Lorenz zu 42 s 6 d ein. Der Bedarf nach Zeit-Booten ist recht mässig. — Wir haben diese Woche eine Anzahl Charter für Segelschiffe, drüben abgeschlossen, zu melden. Sie beziehen sich auf Petroleum in Fässern von hier oder Philadelphia nach der Ostsee. Abgesehen hiervon hat sich im Markte nichts geändert. Die Nachfrage für Kisten-Oel nach dem fernen Osten verbleibt gut, die Raten sind fest. Ueber eine Anzahl Charter nach Shanghai zu 25 c., aber erst im December zu laden, ist zu berichten. Die Raten nach den

Colonien sind ohne Aenderung, jedoch herrscht dort gute Nachfrage nach vermischemt Gesehft; von speciellom Interesse ist nichts der Erwähnung werth.

Wir notiren	Getreide.	Pro- visionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maass- gut.
Liverpool, Dpfr.	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	10/	7/6	10/
London,	2d	15/	9/	12/6
Glasgow,	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	17/6	8/6	15/
Bristol	3d	17/6	10/	15/
Hull	3d	15/	12/6	15/
Leith	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	17/6	11/3	17/6
Newcastle	3d	20/	12/6	15/
Hamburg	35 s	18c.	15 cents.	50 mk.
Rotterdam	5c.	18 cts.	14 cts.	12a14c.
Amsterdam	5c.	18 cts.	14 cts.	12a14c.
Kopenhagen	2/9	17/6	17/6	25/
Bordeaux	2/9	32 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> cts.	27 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> c.	\$ 8
Antwerpen	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	18/9	10/	17/6
Bremen	37 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> s	18c.	18c.	12c.
Marseille	1/9	20/	15/	20/a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 12 c. — Hamburg 22 c.  
— Rotterdam 25 c. — Amsterdam 25c. — Kopenhagen 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d.  
— Antwerpen 20 c. — Bremen 20 c. —

Raten für Chartors je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Halt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	2/10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2/10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2/3	2/4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Raff. Petrol. p. Segel	....	....	2/4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> a3/6	.... 25c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	....	....	....	....
Raff. Petrol. per Segel	22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> c.	21c.	16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> c.	23c.

## Sprechsaal.

(Eingesandt.)

„Hansa“ No. 9, Seite 107, haben Sie eine Zuschrift, betitelt „Eine Idee über die Lichterführung auf Dampfern“ veröffentlicht. Gestatten Sie mir hierzu einige Bemerkungen:

Ich bin mit dem ungenannten Verfasser so lange derselben Meinung, dass „je mehr Signale desto mehr Verwirrung“ entsteht, als weniger Signale im Stande sind, einen vollweithigen Ersatz für die bestehenden zu gewähren. Diese Voraussetzung, wie mir jeder Fachmann zugeben wird, unbedingt erforderlich, ist m. E. Herr R. nicht in der Lage gewesen zu erfüllen. Ebe ich auf Weiteres eingehe, möchte ich noch meine Uebereinstimmung mit der Behauptung des Verfassers, „dass die Segelschiffahrt in den letzten Zügen liegt“, ausgesprochen wissen. Jeder Zweifel hinsichtlich dieser Anschauung darf als gehoben gelten, seit Herr Laeisz, Deutschlands grösster Segelschiffsrheder, vor dem Forum einer erlesenen Gesellschaft, gelegentlich einer Zusammenkunft der Institution of Naval Architects äusserte: „Wenn an mich die Frage tritt, ob ich den Bau ähnlicher Schiffe als „Potosi“ anderen Rhedern empfehlen kann, so wird meine Antwort sein — don't“.

Verzeihen Sie diese Abschweifung. Herr R. scheint nach seinen Ausführungen ein Fachmann zu sein, der wahrscheinlich schon jahrelang den gefährlichen Seemannsberuf mit dem weniger anstrengenden eines Couponschneiders vertauscht hat und seitdem er sich letzterer oder einer anderen ähnlichen Beschäftigung widmet, von Schiffahrtsangelegenheiten sein sorgloses Gemüth nicht mehr hat beunruhigen lassen. Ich wage diese Schlussfolgerung, weil der Herr Verfasser eine Lichterführung zur Nachahmung in Vorschlag bringt, die, einzelne Modificationen abgerechnet, schon seit dem 1. Juli 1897 zwar nicht vorgeschrieben, wohl aber erlaubt ist. Deutschlands grösste Rhedereien haben seit der Zeit den Abs. e des Artikels 2 der Kaiserl. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens

der Schiffe auf See sich zu Nutzen gemacht. Der Wortlaut des angezogenen Absatzes ist bekanntlich:

c. „Ein Dampffahrzeug darf ausserdem, wenn es in Fahrt ist, ein zweites weisses Licht gleich dem Lichte unter a (Toplaterne) führen. Beide Lichter müssen in der Kiellinie, und zwar so angebracht sein, dass das hintere 4,5 m höher ist als das vordere. Die senkrechte Entfernung zwischen diesen Lichtern muss geringer sein als die horizontale.“

Ist bis auf einen Punkt, den ich noch behandeln werde, im Vorstehenden nicht Alles ausgesprochen, was Herr R. wünscht? — Sieht ein fernstehender Beobachter die Lichter in Linie, so nähert sich das Schiff in gerade entgegengesetzter Richtung. Steht das niedere Licht rechts vom höheren, dann sind die Bedingungen in seiner Figur 2, links in Figur 3, erfüllt etc. Das Thema wäre nun erledigt, und vor- sowie nachstehende Erörterung überflüssig, hätte Herr R. nicht noch den Vorschlag gemacht, die Seitenlichter für Dampfer abzuschaffen. Soweit meine practische Erfahrung reicht, und sofern ich die Anschauungen meiner Kameraden zu diesem Vorschlage kenne, bedeutet seine Durchführung, also das Abschaffen der Seitenlichter, keine Verbesserung, sondern entschieden eine Verschlechterung unserer internationalen Lichterführung. Ganz abgesehen davon, dass die ausschliessliche Benutzung zweier Toplichter eine förmliche Revolution in der gesammten Lichterführung zur Folge haben würde, — ich denke hierbei beispielsweise an das „Beleuchtungs-Conglomerat“ hiesiger und ausländischer, ganz besonders englischer Fischerfahrzeuge — so muss man mit der Möglichkeit rechnen, dass eine Laterne urplötzlich, vielleicht gerade im gefährlichen Augenblick, ausser Funktion tritt.

Der Herr Verfasser sagt nun zwar: „Wird hier von Vorne der Einwand erhoben, dass das . . . . ., so dürfte dieser Gefahr mit geeigneter Vorrichtung wohl begegnet werden können, ebenso das leichte Verlöschen der Lichter in der Laterne durch starken Zug.“

Glauben Sie mir ja, geehrter Herr R., die Rhedereien unserer grossen Post- und Schnelldampfer sparen keine Kosten, wenn es sich darum handelt die Sicherheit ihrer Schiffe durch Ausnutzung irgend einer Neuerung auf technischem Gebiete zu erhöhen. Ganz besondere Sorgfalt wird der Beschaffenheit der Positionslaternen zugewandt und doch kommt es vor — gar nicht so sehr selten — dass eine Laterne erlischt. Ist es die Toplaterne, so bleiben die Seitenlichter, und dem Schiffe wird jeder Dampfer aus dem Wege gehen, weil er es für einen Segler hält. Ist es eine Seitenlampe, dann genügt ein schnelles Ruderüberlegen, damit das in Sicht befindliche Schiff die andere Laterne sehen kann und sich über unsere Lage klar wird. Was wollen Sie nun, Herr R., aber machen, wenn eins Ihrer beiden Toplichter ausgeht? Wie soll ein anderes Schiff dann die Position erkennen?

Ich lobe mir eine Vereinfachung, wenn sie ohne Gefahr practisch durchführbar ist. Diesen Vorzug geniesst die vorgeschlagene Lichterführung m. E. aber nicht.

Schliesslich muss ich doch noch meine sehr grosse Verwunderung darüber aussprechen, dass sich bis dato Niemand aus den seemännischen Fachkreisen veranlasst sah, auf die Eingabe des Herrn R. zu antworten. Ist die Ursache Indifferenz oder stimmen die Herren mit den Vorschlägen des Herrn R. überein? (Hierbei darf wohl bemerkt werden, dass der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg bereits Gelegenheit nahm, zum Thema Stellung zu nehmen. D. Red.) Ich bin überzeugt, ein ähnlicher Vorschlag, wie der in No. 9, in einer englischen Fachzeitschrift, von der Bedeutung der „Hansa“ veröffentlicht, würde längst eine wahre Hochfluth von Erörterungen nach sich gezogen haben.

Kiel, im April 1899.

Ein Seeoffizier.



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

**Erscheinungsweise.**  
Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

**Bestellungen.**  
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Siemons's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinböf 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionen angelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



**Preis.**  
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weitpostverein 5 Mark 50 Pfg.  
Einzeln Nummern 4 50 Pfg.

**Anzeigen.**  
Für die dreizehngelagerte Feuille oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.  
Anzeige: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Anzeigen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Siemons. Ersters erhält auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. f.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1899 No. 16.

Hamburg, den 22. April.

XXXVI. Jahrgang.

**Inhalt:** H. Landerer f. — Auf dem Ausguck. — Ueber Schiffsführung ohne Chronometer. — Die Elbschleusenfrage auf Grund wissenschaftlicher Untersuchung der Fälle „Four Winds“ und „Falls of Foyers“. — Schiffbau. — Seemannsvorhandlungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtesberichte. — Büchersaal.

## Richard Landerer †.

Unser Blatt ist von einem schweren Verlust betroffen worden. Am 15. d. M. machte ein sanfter Tod den langen Leiden unsers ersten Redacteurs, des Herrn Kapitän R. Landerer ein Ende. Etwa seit Jahresfrist an einer heimtückischen Krankheit leidend, ist er derselben, nachdem er vor ca. 8 Wochen eine schwere Operation überstanden, im besten Mannesalter von nur 46 Jahren, erlegen, tief betrauert von seiner Familie, uns und seinen vielen Freunden.

Seit 1891, dem Jahre der Gründung der jetzigen „Hansa“, war er, mit einer kurzen Unterbrechung, der leitende Redacteur dieses Blattes. Durch seine umfassenden Kenntnisse, seine klare Anschauungsweise und Wiedergabe derselben in Wort und Schrift hat er manche Anerkennung in nautischen Kreisen erfahren und sowohl sich als auch der „Hansa“ viele Freunde erworben.

Wir betrauern seinen Verlust auf das Schmerzlichste und werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Die Verlagshandlung

Eckardt & Messtorff.

## Auf dem Ausguck.

Der Norddeutsche Lloyd hat den Reigen der Jahresberichte grösserer deutscher Rhedereigesellschaften durch seinen jüngst veröffentlichten Ausweis über die Geschäftsthätigkeit des letzten Jahres, würdig abgeschlossen. Von einer Wiedergabe aller Daten des umfangreichen Berichtes, muss hier ebenso, wie s. Z. beim Jahresbericht der Hamburg-Amerika-Linie, abgesehen werden. Wir beschränken uns daher, nur die wichtigsten Mittheilungen zu erwähnen. Zu diesen gehört in erster Reihe der vom Vorstand der grossen Rhederei in Anregung gebrachte Vorschlag, eine Dividende von 7% auszukehren. Dieses erfreuliche Ergebniss ist um so bemerkenswerther, als aus dem Gewinn des vergangenen Jahres 1 147 495,30  $\mathcal{M}$  dem Erneuerungsfonds überwiesen sind. Der Gesamtüberschuss des Jahres 1898 umfasst die bedeutende Summe von 16 565 226,05  $\mathcal{M}$ . Davon sind abgesetzt:

- 1) an den Versicherungsfonds = 1 195 871,10  $\mathcal{M}$ ,
- 2) Allgem. Geschäftskosten, Einkommensteuer, Zahlungen an Berufsgenossenschaften, Beiträge zur Invaliditäts- u. Altersversicherung = 2 325 268,65  $\mathcal{M}$ ,
- 3) Abschreibungen auf die Schiffe der transatlantischen Fahrt, der Reichspostdampferlinien, der Dampfer und Schleppkähne in europäischer Fahrt und auf diverse Immobilien = 7 289 338,75  $\mathcal{M}$ , so dass ein Reingewinn von 5 754 746,95  $\mathcal{M}$  verbleibt. Von genannter Summe sind neben anderen Ausgaben 4 200 000  $\mathcal{M}$  für die bereits erwähnte 7% Dividende bezahlt. Ganz besonderer Erwähnung werth sind die Auslassungen über den Suez-Kanal: sie decken sich zum Theil mit ähnlichen s. Z. uns von einem Kapitän übermittelten.

Die im letzten Bericht als wünschenswerth bezeichnete Begründung des Suezcanaals, sowie die Vermehrung seiner Ausweichstellen ist zu unserer grossen Dankverpflichtung von der Verwaltung der Suezcanal-Compagnie eingeleitet worden. Es erübrigt nun noch, dass die Suezcanal-Compagnie gestattet, den Canal mit Schiffen grösseren Tiefganges zu befahren, als es jetzt erlaubt ist, und zwar haben wir zunächst eine Vermehrung des zulässigen Tiefganges um einen Fuss beantragt. Eine solche Massregel würde ermöglichen, die Tragfähigkeit unserer grossen ostasiatischen und australischen Dampfer besser auszunutzen, als es unter den augenblicklichen Verhältnissen angängig ist, was namentlich nach Durchführung der 14tägigen Verbindung nach Ostasien von um so grösserer Bedeutung sein würde. Wir glauben uns der Hoffnung hingeben zu dürfen, dass die diesbezüglichen Verhandlungen mit der Suezcanal-Compagnie aufgenommenen Verhandlungen zu einem guten Ende führen werden.

Des Weiteren geht der Bericht auf das nordatlantische Frachtgeschäft und den La Plata-Verkehr ein. Ersteres anfangs unter dem Drucke der in Folge des spanisch-amerikanischen Krieges eingeführten Zollerhöhungen zurückgegangen, hob sich wieder, so dass die Frachten für den grössten Theil des Jahres lohnend genannt werden konnten. Im Laufe des Berichtsjahres schieden aus der Lloydflotte die Dampfer »Havel«, »Werra«, und

»Habsburg« durch Verkauf aus. Der ebenfalls verkaufte Dampfer »Fulda« erlitt, wie wir s. Z. schon gemeldet, beim Docken vor der Ablieferung in Folge Zusammenbruchs der Kiellager des Docks so erhebliche Beschädigungen, dass die Käuferin, die Canadia S. Comp., seine Annahme verweigerte. Der Lloyd ist durch Versicherung in Höhe des vollen Kaufpreises gedeckt. Neu eingestellt in den Schiffspark sind »Trier« und »Kaiser Friedrich«, die Abnahme des Letzteren ist noch nicht erfolgt, weil derselbe seine contractlichen Leistungen bisher nicht zu erfüllen vermochte. Im Bau befinden sich die Dampfer: »König Albert« (10 000 t), »Prinzess Irene«, »Strassburg«, »Würzburg« (je 5000 t), »Grosser Kurfürst« (12 500 t), »Rhein« und »Main« (je 10 000 t), »Köln«, »Frankfurt«, »Hannover« (je 7500 t). Aus dem Jahresbericht theilen wir über den Personenverkehr und die Pensionskassen des Personals noch Folgendes mit:

Ein Vergleich des Personenverkehrs auf den transoceanischen Reisen ergibt folgende Ziffern:

		1898		1897		
		aus-	ein-	aus-	ein-	
		gehend	kommand	gehend	kommand	
in der		Personen		Personen		
New-York-Fahrt	}	Bremen	47 713	27 086	36 286	22 739
		Genua	23 526	15 943	18 615	18 565
Baltimore- und	}					
Galveston-Fahrt		. .	12 612	2 782	10 147	3 403
Südamerika- >	. . . .	7 274	2 538	6 200	2 084	
Ostasiat. >	. . . .	8 004	4 769	8 420	4 400	
Austral. >	. . . .	5 204	4 512	4 665	4 400	
		104 333	57 630	84 333	56 251	
		161 963		140 584		

Bis zum 31. Dezember 1898 beförderte der Norddeutsche Lloyd auf transoceanischen Reisen 3700 980 Passagiere.

An Ladung wurden auf den verschiedenen Linien im Jahre 1898 1 983 482 cbm befördert, gegen 1 910 740 cbm im Vorjahre.

Die Seemannscasse des Norddeutschen Lloyd verfügte am 31. Dezember 1898 über ein Vermögen von 2 139 550,10  $\mathcal{M}$ . Bis zu diesem Zeitpunkte hat sie Zahlungen im Gesamtbetrage von 1 824 249,45  $\mathcal{M}$  an ihre Mitglieder geleistet. — Die Wittwen- und Waisen- Pensionskasse des Norddeutschen Lloyds verfügte am 31. Dezember v. J. über ein Vermögen von 400 372,20  $\mathcal{M}$ .

Die Befuerung des Rothen Meeres, wiederholter Gegenstand der Tages-Ordnung des Deutschen Nautischen Vereins und des Verbandes Deutscher Seeschiffer bei ihren jährlichen Zusammenkünften, tritt wieder in den Vordergrund. Kein geringerer als Lord Cromer, der höchste Vertreter britischer Interessen in Aegypten und dem Sudan, hat den Gegenstand in seinem Jahresbericht erwähnt, und in einer Weise, die wohl der Wiederholung werth ist. Nachdem über das Einkommen durch Leuchtfeuerabgaben Mittheilung gemacht, — sie betrugen im letzten Jahre 87 000 £ — und die Wirksamkeit des neuen Zeitballs in Port Said erwähnt ist, heisst es in dem Bericht wörtlich weiter:

»Ich bedauere, erwähnen zu müssen, dass die Verhandlungen hinsichtlich der östlichen Küste des Rothen Meeres zu

einem in jeder Weise unproduktiven Resultat geführt haben. Die erforderlichen Herstellungskosten für die Construction der Leuchtfeuer sind daponirt, um im Interesse aller maritimen Nationen Verwendung zu finden. Es ist auf das Tiefste zu bedauern, dass in Folge diplomatischer Schwierigkeiten — durch den Umstand, dass die für die Leuchtfeuer ausersehenen Plätze auf türkischem Territorium liegen, hervorgerufen — die Seeleute den Vorzug, welchen die gedachten Feuer gewähren würden, entbehren zu müssen gezwungen sind.

Die Ausdrucksweise lässt an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig. Alle Diejenigen, welche noch immer der Ansicht sind, ein gemeinschaftliches Zusammengehen Deutschlands und Englands in dieser Frage — denen eine gute Befeuernng des Rothen Meeres in Folge ihrer zahlreichen dort verkehrenden Schiffe sehr am Herzen liegt — werde schnell zum erwünschten Ziel führen, sind angesichts der Worte Lord Cromer's wohl überzeugt, dass die Schuld an der Verzögerung allein die türkische Regierung trifft. Wir möchten hieranknüpfend die Worte wiederholen, welche Geh. Rath Donner auf dem fünften Verbandstage Deutscher Seeschiffer-Vereine zur Befeuernng des Rothen Meeres auf vorhergegangene Ausführungen entgegnete:

„Zur Aufklärung glaube ich sagen zu müssen, es handelt sich hier nicht um ägyptisches, sondern um türkisches Gebiet, und die Türkei hat sich, soviel mir bekannt, erboten, Leuchtfeuer zu errichten, wenn man ihr gestattete, die nöthigen Abgaben zu erheben. Darauf aber haben sich die europäischen Regierungen nicht einlassen wollen; man hat wohl Grund zu vermuthen, dass die Sache nicht ganz sicher ist. Die Schwierigkeit liegt meines Wissens hauptsächlich darin, dass wir es mit türkischem Gebiet im Wesentlichen zu thun haben, und da liegt die Sache nicht so, dass etwa die Regierungen von Deutschland und England sich zusammenthun und einen Feuerthurm errichten könnten. Das geht nicht so ohne Weiteres, denn wer schützt den Feuerthurm? Wenn die türkische Regierung nicht einverstanden ist, so sind sehr grosse Schwierigkeiten zu überwinden, und bisher ist eine Uebereinkunft mit der Türkei nicht erreicht worden. Die ägyptische Regierung ist, glaube ich, ganz unschuldig daran. Wenn sie Feuerabgaben erhebt, so kann sie sie nur erheben für die ägyptische Seite und ob die zu hoch oder zu niedrig bemessen sind, das ist mir nicht bekannt. Wenn es sich um Aegypten handelte, so können Sie sich darauf verlassen, dass die Engländer schon Rath geschaffen hätten; aber es handelt sich um die Türkei.“

Die Kohlenfahrt zwischen England und der Ostsee, dürfte in diesem Jahre unerwartet aus folgenden Gründen noch recht lebhaft werden. In Nr. 17, Jahrg. 1897, brachten wir die Mittheilung, die russische Regierung habe mit Kohlengrubenbesitzern des Landes einen zweijährigen Contract geschlossen, nach welchem jährlich 120 000 t Kohlen aus dem Donetz-Distrikt nach Kronstadt für den Gebrauch der Marine zu liefern sind. Diese Maassnahme der russischen Regierung bezweckte einmal im Kriegsfall Russland möglichst unabhängig von England zu machen und andererseits der Thatkraft russischer Grubenbesitzer Gelegenheit zur Entfaltung zu gewähren. Das russische Kohlensyndikat war vor zwei Jahren die Verpflichtung eingegangen, die Kohlen

incl. Bahntransportkosten zum jeweiligen Marktpreise zu liefern. Der damals abgeschlossene Contract läuft nun im nächsten Monat, wahrscheinlich ohne erneuert zu werden, ab. Die Veranlassung hierzu gaben die Grubenbesitzer, nicht die russische Regierung. Erstere haben, nach amerikanischem bewährten Muster einen „Ring“ geschaffen, dessen Mitglieder bezwecken, den Kohlenpreis nicht nur für die Marine, sondern auch für den russischen Consumen ten zu erhöhen. Der einzelne Unterthan ist solchen Machtausbrüchen des Capitals gegenüber wehrlos, nicht aber die Regierung. Denn die schon seit Anfang des Monats schwebenden Verhandlungen zwischen englischen, newcastler Grubenbesitzern und dem russischen Gouvernement haben einen Contract am 15. April zu Stande gebracht, nach dem innerhalb der Saison 80 000 t bester Northumberland-Kohlen zu liefern sind. Näheres über den Preis und die Frachtkosten ist noch nicht bekannt. Im Anschluss hieran mag noch bemerkt werden, dass ausser diesem Contract bereits vor drei Wochen ein anderer über 70 000 t zwischen Rigaer Capitalisten und englischen Grubenbesitzern geschlossen ist. Mithin dürfte die eingangs gemachte Ausserung wohl begründet sein und die Kohlenfahrt in den nächsten Monaten nach der Ostsee ausnahmsweise recht lebhaft werden.

Der an anderer Stelle veröffentlichte Ausweis über die auf britischen Werften unter Construction befindliche Schiffsräume bestätigt, was wir am Anfang des Jahres aussprachen; 1899 wird für die britische Schiffbauindustrie wiederum ein Record-jahr. Gut 200 000 t stehen nach Schluss des ersten Quartals mehr als im Vorjahre auf Stapel, und dieser gewaltige Ueberschuss erstreckt sich nur auf Dampfer, während die Segleräume noch um 600 t vermindert ist. Unterstützte die französische Regierung die heimischen Reder und Werften nicht noch im Segelschiffbau, durch Prämien mancherlei Art, dann könnte man von einer Verjüngung der Welt-Segelschiffsflotte überhaupt nicht mehr sprechen und der Anfang des Endes stände vor der Thür.

Die „Pilot Chart“ für den nordatlantischen Ocean, Monat April, zeigt in der Region der Newfoundland-Banken manche Veränderung gegen ihre Vorgängerin, die März-Karte. Nebel und Eis, besonders Letzteres, im Februar nur ganz vereinzelt gesichtet, haben ihren Bannkreis recht weit nach Süden verschoben. Die Nebelgrenze reicht sogar bis 40° 50' Nord Br., also wesentlich südlicher als die um diese Jahreszeit weit nach Süden eingehaltenen Dampferrou ten. Ebenfalls bekundete der März eine starke Südtrift von Eisbergen und Treibeis, bis in die Traks hinein. Die grösste Zahl von Eisbergen ist aus der ersten Hälfte des Monats



berichtet, später war das Eis mehr auf ein begrenztes Areal zusammengedrängt, dessen Centrum zwischen den 49 und 50 Meridian in 42° N. Br., und dessen südlichste Grenze auf 48° Länge und 41° 30' Breite lag. Die Prognose der Washingtoner »weather-office« für April lautet: »Günstiger als im März, Winde schwächer und vorwiegend aus Westen. Treibeis auf den Neufundland-Banken bis 42° N., Nebel von 41° W. in südwestlicher Richtung bis 70° W. in wechselnder Breite, nicht nördlicher als 50° N.«

## Ueber Schiffsführung ohne Chronometer.

Von Professor Artur Vital-Triest.

Unsere heutige Schiffsführung gründet sich ausschliesslich auf den Gebrauch eines verlässlichen Chronometers. Dieser Bedingung entsprechen auch wohl die Verhältnisse der Schiffe der meisten Kriegsmarinen, denen bei grösseren Reisen mindestens drei vorzüglich regulirte, meisterhaft vereinigte und mit Temperatur-Kurven versehene Instrumente mitgegeben werden. Auf den Schiffen der Handelsmarinen geht es aber ganz anders zu; erstens ist gewöhnlich nur ein Chronometer an Bord vorhanden, zweitens wird auch dieses mitunter so vernachlässigt, dass man sich gar nicht wundern darf, wenn sich Fälle ereignen, wo es ganz unbrauchbar wird. Dies kann man z. B. aus Heft 50. J. 1898, der „Hansa“ entnehmen, wo der Kgl. Navigationslehrer Lünig, der mit den Verhältnissen der deutschen Handelsmarine jedenfalls gut vertraut sein muss, sagt: „es ist hinlänglich bekannt, dass mancher Kapitän mit dem ihm von diesen Herren (Chronometermachern) in die Hand gedruckten Angaben nicht selten auf See trübe Erfahrungen gemacht hat.“ Es kommt, so hört man wenigstens klagen, vor, dass Kapitäne das Instrument vom Vorgänger übernehmen, ohne eine Ahnung zu haben, wie lange es schon läuft, ohne gereinigt worden zu sein, ohne anderen Stand, als den vor Jahren bestimmten, in der Schachtel auf vergilbtem Papier notirten. Mit diesem Stand wird gefahren, und daher die Unsicherheit und das erhöhte Bedürfniss nach Methoden der Navigation ohne Chronometer für die Zwecke der Handelsmarine. Aber auch für die Kriegsmarinen haben diese Methoden einen Werth, denn immerhin kann durch ein Elementar-Ereigniss, durch Blitz, Brand, Sturzwellen etc. der Chronometerkasten betroffen werden und der Chronometer stehen bleiben oder mindestens unkontrollirbare Gangfehler aufweisen.

Die Navigations-Lehrbücher behandeln die verschiedenen Methoden, welche diesen Zweck zu erreichen streben, mitten zwischen anderen zur regelrechten Schiffsführung nothwendigen Rechnungen, wie denn überhaupt bis in die jüngste Zeit in diesen Texten ein furchtbares Durcheinander von Methoden

herrschte, zum Nachtheil der Schiffer, welche diese Bücher zu Rathe ziehen mussten. In neueren Werken ist dieser Nachtheil bereits gehoben, die grosse Vereinfachung und Reduction unserer Navigation haben dies veranlasst. Ein eigenes Kapitel aber widmen diese Werke (ausgenommen das französische Lehrbuch der Navigation von Th. B. Guilhaumon 1897, welches aber nur die Breiten- und Ortszeitbestimmungen darin aufnimmt) den richtigen Problemen nicht und wir wollen im Nachstehenden den Versuch machen, diese Aufgabe zu lösen, indem wir aus dem grossen Vorrathe von Methoden diejenigen auswählen bzw. abändern, welche am besten mit den Principien der auf Standlinien basirten Schiffsführung sich vereinbaren lassen.

### I. Breitebestimmungen.

Die meisten bekannten Methoden der Breitenbestimmung eignen sich auch zur Verwerthung ohne Chronometer, wofern die Mondbeobachtungen ausgeschlossen werden; diese Methoden wären:

- 1) aus Meridianhöhen,
- 2) aus Circummeridianhöhen,
- 3) aus zwei Höhen, von denen eine möglichst nahe am L. Vertical, die zweite dagegen nahe dem Meridiane beobachtet wurde, mit Hilfe der Rechnung (Methoden de Galande, Bonda),
- 4) die Lösung des Zweihöhenproblems nach Sumner.

Ausführliches über diese Methoden bietet jedes Hand- oder Lehrbuch der Navigation und blos zu der unter 2 genannten Methode möchten wir die nachstehende Lösung hier folgen lassen, weil in den wenigsten Büchern die Circummeridianhöhen ohne Chronometer behandelt werden und uns diese Methode für unseren speciellen Fall sehr richtig und bequem erscheint.

Hat man nämlich Gelegenheit zwei Circummeridianhöhen und die Zwischenzeit zu beobachten, so kann nachstehende Methode mit Vortheil benutzt werden: Bezeichnet man mit  $H$  die Meridianhöhe, mit  $h$  und  $h_1$  zwei Circummeridianhöhen, mit  $t$  und  $t_1$  die zugehörigen Stundenwinkel und mit  $a$  den Werth der Culminationssecunden, so ist:

$$\left. \begin{aligned} H &= h + a t^2 \\ H &= h_1 + a t_1^2 \end{aligned} \right\} (1)$$

$$\begin{aligned} 2 H &= h + h_1 + a (t^2 + t_1^2) \\ H &= \frac{h + h_1}{2} + a \left[ \frac{t^2 + t_1^2}{2} \right] \end{aligned} \quad (2)$$

setzt man aber statt  $\frac{t^2 + t_1^2}{2}$  den mit 2 multiplicirten und durch 2 dividirten, um 2  $t t_1$  vermehrten und verminderten Werth, so erhält man:

$$\frac{t^2 + t_1^2}{2} = \frac{t^2 + 2 t t_1 + t_1^2 + t^2 - 2 t t_1 + t_1^2}{4} = \frac{(t+t_1)^2 + (t-t_1)^2}{4}$$

nach Einsetzung in 2

$$H + \frac{h + h_1}{2} + a \left[ \left( \frac{t+t_1}{2} \right)^2 + \left( \frac{t-t_1}{2} \right)^2 \right] \quad (3)$$

durch Subtraction der Gleichungen (1) erhält man:

$$h_1 - h = a (t^2 - t) = a (t - t_1) (t + t_1)$$

und wenn die halbe Zwischenzeit  $\frac{t - t_1}{2} = T$  gesetzt wird

$$h_1 - h + 2 a T (t + t_1) \text{ woraus}$$

$$\frac{t + t_1}{2} + \frac{h_1 - h}{4 a T} \text{ welche Werthe in 3 eingesetzt,}$$

$$\text{ergeben: } H = \frac{h_1 + h}{2} + a \left[ \left( \frac{h_1 - h}{4 a T} \right)^2 + T^2 \right] \text{ u. endlich}$$

$$H = \frac{h_1 + h}{2} + a T^2 + \frac{1}{4 a T^2} (h_1 - h)^2 \quad (4)$$

das heisst die Meridianhöhe wird aus dem Mittel der beobachteten Höhen dadurch abgeleitet, dass man mit der halben Zwischenzeit der Beobachtungen des Stundenwinkel die gewöhnliche Correction mittels der Culminationssecunden rechnet und eine zweite Correctur anbringt, welche aus dem Viertel-Quadrato der Höhendifferenz gebrochen durch die erste Correction besteht.

## II. Längenbestimmung.

Viel schwieriger ohne Chronometer zu behandeln, ist dies Längenproblem. Seit dem 16. Jahrhundert schon, zu welcher Zeit Philipp II. von Spanien grosse Preise und Auszeichnungen auf die Lösung gerade dieser Aufgabe gesetzt hatte, plagten sich unzählige Fachleute (und auch andere) mit diesem Probleme, welches abhängig vom Chronometer zwar völlig gelöst wurde, unabhängig hiervon aber eigentlich noch in jenem Stadium sich befindet wie zu Anfang des Jahrhunderts.

Für die Längenbestimmung ohne Chronometer stehen uns nämlich zur Verfügung:

- 1) die Mondstrecken,
- 2) die Sternbedeckungen,
- 3) die Verfinsterung der Jupiter-Monde,
- 3) die Ermittlung des Mondortes speciell durch Rectascensionsänderungen und Mondculminationen.

Ueber die Methode der Längenbestimmung mit Mondstrecken ist schon so viel geschrieben und so viel discutirt worden, dass wir es hier unterlassen, diesbezüglich unsere Meinung näher auszusprechen. Die eingangs erwähnten Zustände an Bord, namentlich der Handelsschiffe und die Nothwendigkeit, einem Schiffe doch immerhin irgend ein Mittel zur Längenbestimmung im Unglücksfalle beizustellen, zwingen heutzutage die Navigationschulen zum absoluten Festhalten an dieser Methode, obwohl es ziemlich allgemein ein Bedürfniss wäre, sie fallen zu lassen, da meistens die langwierige Rechnung viel zu viel Zeit zur gründlichen Einübung derselben in Anspruch nimmt, andertheils auch die Ableitung der Formeln und die vielen nur bei dieser Methode in Anwendung kommenden Correctionen sehr zeitraubend sind und den Schülern Schwierigkeiten bereiten, deren Bewältigung in Betracht der seltenen Verwendung im Nothfalle wahrscheinlich vielfach vernachlässigt wird. Bei

den Sternbedeckungen und der Verfinsterung der Jupiter-Monde ist wieder die Schwierigkeit der Beobachtung die Ursache, welche sie aus der Praxis ausschalten und so bleibt demjenigen, der die Mondstrecken durch eine einfachere Rechnungsmethode ersetzen wollte nur die Wahl aus der Unzahl von Methoden, welche von Morin, Heripool etc. abgeleitet worden sind, die sich insgesamt auf die Bestimmung des Mondortes beziehen und die in den nautischen Lehrbüchern mehr oder weniger ausführlich behandelt werden. Alle diese Methoden wollen die Greenwicher Zeit aus der Aenderung der einen Coordinate der Mondbewegung, also entweder der Declination oder der Rectascension (die älteren Rechner aus der Länge) herleiten und haben gegen die Mondstrecken eben den Nachtheil, dass sie nur eine Coordinate berücksichtigen, während bei der Mondstrecke die gesammte Mondbewegung zur Ausnützung gelangt.

Eben durch diese Betrachtung, ferner durch die Analogie, welche in der Geschichte der Nautik zu finden ist, zwischen der Entwicklung der verschiedenen Methoden der Breiten- oder Längenbestimmung in See bis zur modernen Schiffsführung, welche sich mit einer Ordinate nicht begnügt, sondern, beide in gleicher Weise berücksichtigt und berechnet haben will, sind wir dazu geführt worden, diesem Principe auch hier zum Durchbruche zu verhelfen und wir haben den folgenden Weg hierzu eingeschlagen, der uns zum Ziele geführt haben sollte.

Es sei angenommen, dass man mittelst einer der vorher eingeleiteten Methoden eine gute Breite gerechnet und dass man seither die Gissung mit allen den nöthigen Vorsichten geführt habe, um diese Breite thunlichst richtig zu erhalten; man habe nun eine Höhe des Mondes genommen, und gleichzeitig oder durch einen wieder in Gang gebrachten Chronometer genau bestimmten kurzen Zeit vorher oder nachher eine Höhe eines anderen Gestirnes im ersten Vertical oder in dessen Nähe, so wird man aus der Sternhöhe die Ortssternzeit und aus dieser den Stundenwinkel des Mondes herleiten können, wenn man die mittlere Ortszeit mit der geschätzten Länge in Greenwicher Zeit verwaudet und mit dieser die Declination und Rectascension des Mondes den Ephemeriden unternimmt. Mit diesen Daten ist es dann leicht, die Höhe des Mondes zu berechnen.

Wäre die geschätzte Länge richtig, so wäre auch die damit ermittelte Greenwicher Zeit genau, dadurch aber auch die aus den Ephemeriden entnommenen Mondesdaten und daher die berechnete Höhe gleich der beobachteten. War dies jedoch nicht der Fall, so wird die berechnete Höhe von der beobachteten verschieden sein und zwar umso mehr, je grösser der Fehler in der Länge war.

Um aus dem Unterschiede der beiden Höhen den Fehler in der Greenwicher Zeit (Länge) abzuleiten, werden wir zunächst den Längenfehler mit  $10^m$  annehmen. Dadurch wird die mittlere Greenwicher Zeit um  $10^m$  zu gross (event. zu klein) und daher die Mondesdaten  $\delta$  und  $AR$  um die „Änderung in zehn Minuten“ der Ephemeride, welche wir mit  $d\delta$  und  $dAR$  bezeichnen wollen, von den wirklichen verschieden. Dadurch aber, dass man die mittlere Ortszeit mit einer falschen Länge in Ortssternzeit verwandelt hat, begeht man einen Fehler im Stundenwinkel gleich dem  $dAR \pm 1.64'' = ds$ , wobei das Zeichen  $+$  für West-, das Zeichen  $-$  für Ostlängen zu rechnen ist. Untersuchen wir nun den Fehler, den dieser Stundenwinkelfehler und der Declinationsfehler in der Höhe hervorbringt, so erhalten wir  $dH = \cos \nu d\delta - \cos \delta \sin \nu ds$  (I) als den Fehler für  $10^m$  Länge bzw. Greenwicher Zeit. Diese Grösse mit der  $dh$ , welche wir aus beobachteter Höhe — gerechnete Höhe erhalten, verglichen, wird ergeben:

für $10^m$	$dH$
für $\times^m$	$dh$

$$\times^m = \frac{10 \cdot dh}{dH} \text{ d. h. der Zeitfehler in Zeitminuten}$$

ausgedrückt.

In der genannten Formel (I) findet man den parallactischen Winkel  $\nu$  und diesen müsste man also zuvor berechnen, wodurch die Rechnung unbequem und allzu lang würde. Zum Glück lassen sich die jetzt gebräuchlichen Azimuthtafeln von Dr. Weyer, Jonson u. A. leicht dazu verwenden, diese Grösse mit voller Bequemlichkeit und einer für den Zweck völlig genügender Genauigkeit (auf  $\frac{1}{10}^\circ$ ) zu bestimmen. Diese Tafeln beruhen auf der Sinusproportion des Positions-Dreiecks

$$\sin s : \sin \omega = \cos h : \cos \delta \text{ oder} \\ \cos \delta \sin s = \cos h \sin \omega.$$

Die Produkte (Perpendikel genannt)  $\cos \delta \sin s$  sind für alle Winkel von 0 bis 90 von Grad zu Grad gerechnet; sucht man also das Produkt mit Declination und Stundenwinkel auf und sucht dasselbe Produkt in einer Columnne, die der Höhe entspricht, so wird der der Zahl entsprechende Stundenwinkel das Azimuth ergeben; wenden wir statt der angegebenen Sinusproportion, jene für den parallactischen Winkel an, so ergibt sich:

$$\sin \nu : \sin s = \cos \varphi : \cos h \text{ oder}$$

$\sin s \cos \varphi = \sin \nu \cos h$ , woraus die neue Regel: Mit Stundenwinkel und Breite bestimme man das Perpendikel und dieses suche man in der Columnne, die der Höhe entspricht, auf, der unterstehende Stundenwinkel giebt den parallactischen Winkel.

(Fortsetzung folgt.)

## Die Elbeseelootsenfrage auf Grund seeamtlicher Untersuchung der Fälle „Four Winds“ und „Falls of Foyers“.

Die Strandung der beiden Schiffe „Four Winds“ und „Falls of Foyers“ bei Helgoland ist bekanntlich Veranlassung gewesen, von der Elbeseelootsenfrage abermals den Aktenstaub abzuschütteln. Nach Annahme der Schiffer beider Fahrzeuge sind die mit Totalverlust verbundenen Unglücksfälle auf jeglichen Mangel an Lootsen vor der Elbe z. Zt. der Katastrophe am 16. Januar 1899 zurückzuführen. Diese Angaben haben, da abermals wiederholt Klagen über Lootsenmangel vor der Elbe in Schifffahrtskreisen laut wurden, wie sich denken lässt, schnelle Verbreitung und gläubige Aufnahme gefunden. Wir weisen zur Bekräftigung des Gesagten auf das Eingesandt in No. 8 und die Referate des Verein Deutscher Seeschiffer in No. 11 und 15 der „Hansa“ hin.

Ist seit der Verkündung des seeamtlichen Spruches über beide Unglücksfälle auch schon einige Zeit vergangen, so glauben wir unter Berücksichtigung des vorher Erwähnten doch, dass die Begründung der Urtheile, soweit die Lootsenfrage in Betracht kommt, noch heute gebührendes Interesse wachzurufen im Stande ist.

Bekanntlich lautete der Spruch des Seeamts zu Hamburg, hinsichtlich der Strandung des britischen Schiffes „Four Winds“:

Am 16. Januar 1899. Abends 6 $\frac{1}{4}$  Uhr strandete das britische Vollschiff „Four Winds“ bei Helgoland und wurde vollständig wrack. Menschenleben gingen nicht verloren. Die Beschaffenheit des Feuers von Helgoland hat die Strandung nicht herbeigeführt, wie behauptet worden. Das Feuer ist von den „Four Winds“ beim Dunkelwerden erblickt und erkannt. Erst 1 $\frac{1}{2}$  Stunden später strandete das Schiff, nachdem es meistens auf das Feuer zugesteuert war, in der Erwartung, unter Helgoland einen Lootsen zu erhalten. Durch rechtzeitige Abstandspeilungen hätte man, besonders, weil das Feuer durch die Dwarsspeilung ging, die grosse Nähe der Insel wahrnehmen und die Strandung vermeiden können. Dass das Schiff auf den üblichen Stationen keinen Lootsen antraf, ist auf eine Verkettung von Umständen zurückzuführen, denen zufolge die sämtlichen vor der Elbe kreuzenden Lootsenschooner z. Zt. der Annäherung des Seglers ihre Lootsen bereits auf einkommende Schiffe versetzt und daher ihre Stationen auf längere Zeit verlassen mussten, um weitere Lootsen zu holen. Es dürfte zu erwägen sein, ob derartige Vorkommnisse nicht abzustellen wären etc.

Der Spruch betr. die Strandung des britischen Viermastschiffes „Falls of Foyers“ lautet:

Die Strandung, welche am 16. Januar 1899, Abends 9 $\frac{3}{4}$  Uhr erfolgte und das spätere Sinken des Schiffes am Südfahrwasser zur Folge hatte, ist wesentlich den Umständen zuzuschreiben, dass man sich Helgoland zu sehr näherte und bei dem Erblicken des Seitenlichts der gestrandeten „Four Winds“ annahm, jene liege begedreht und in Folge dessen ebenfalls beidrehen wollte, um einen Lootsen zu erwarten. . . . Die Beschaffenheit des Helgoländer Feuers hat diese Strandung nicht herbeigeführt, dasselbe ist lange vorher gesichtet und erkannt; rechtzeitige Abstandspeilungen hätten das Festkommen verhindern können. Dass auch dieses Schiff auf den üblichen Stationen keinen Elbelootsen angetroffen hat, ist derselben Verkettung von Umständen zuzuschreiben, wie bei den Strandungsfall des „Four Winds“; es greifen hier dieselben Erwägungen Platz etc.

Während der Fahrt nach Helgoland, also seitdem das Feuer gesichtet, waren von der Besatzung der „Four Winds“ wiederholt Lootsensignale gemacht worden, jedoch ohne jeglichen Erfolg. Bei Borkum wurde ein Bremer- und ein



Elbs-Lootsenfahrzeug gesehen. Schiffer Grant führt u. A. die Strandung auf den Umstand zurück, dass er keinen Lootsen erhalten habe. Da die Besatzung ausgab, auf ihren Kursen keinen Elblootsen angetroffen zu haben, sind über den Aufenthalt der Lootsenschooner an jenem Tage Ermittlungen vorgenommen und festgestellt, dass von den 6 in Dienst befindlichen Elblootsenschoonern, die Schooner 4 und 6 im Cuxhavener Hafen lagen. Ersterer wegen Reparatur, letzterer wegen Landturnus, den jeder Schooner nach Ablauf einer grösseren Fahrzeit zur nothwendigen Ueberholung, zur Verproviantirung und zur Erholung der Besatzung erhält.

Von den auf den Stationen befindlichen Schoonern versetzte No. II »Nordsee« am 15. Januar 8 h 30' p. m. den letzten Lootsen unweit Weser-Feuerschiff. Am 16. Januar 4 h p. m. erhielt der Schooner bei Elbe I 10 Lootsen und versetzte um 6 h p. m. den ersten Lootsen, von 8 h 30' an konnten Sturmes wegen Lootsen nicht mehr versetzt werden.

Schooner III »Hamburg« hatte am 16. Januar 2 h 30' p. m. bei Weser-Feuerschiff seinen letzten Lootsen versetzt. Der Schooner musste am 17. Januar 8 h a. m. hinter Helgoland gegen Sturm und See Platz suchen und kam erst am 18. Januar Morgens nach der Elbe zurück.

Schooner V »Elbe« versetzte am 16. Januar 6 h a. m. auf der Höhe von Norderney den letzten Lootsen, erhielt, um 6 h p. m. vor Elbe I angekommen, keinen Lootsen, da schon 2 Schooner kurz vorher mit Lootsen versehen waren. Nach Ansicht des Führers wäre bis 8 h p. m. Lootsen zu besetzen gewesen, am 18. Januar 2 h a. m. nach der Elbe zurückgekehrt, erhielt der Schooner von Elbe II 10 Lootsen.

Schooner VII »Döse« versetzte am 15. Januar 12 h p. m. den letzten Lootsen, erhielt 6 h p. m. auf der äussersten Gallioten-Station 10 Lootsen und 9 h 30' p. m. bei Elbe I unter sehr schwierigen Verhältnissen den einen ersten Lootsen versetzt. Bis zum Morgen des 19. Januar war an Versetzen nicht zu denken. Im Schutz von Helgoland wurde ein Lootse an Dampfer »Köln« abgegeben und darauf in Schutz von Helgoland geblieben.

Bei der Prüfung des Beweisergebnisses führte der Reichskommissar die Strandung darauf zurück, dass man auf dem »Four Winds« nach den Sichten des Helgoländer Feuers mit nicht genügender Vorsicht navigirt habe. Da man den gewünschten Lootsen nicht erhalten hatte, so war grosse Vorsicht bei der Annäherung an Helgoland geboten. Durch die Untersuchung sei festgestellt, dass die Lootsenfahrzeuge längere Zeit, manche bis über 24 Stunden sich nicht auf ihren Stationen befunden hätten. Solches Verfahren sei nicht mehr zeitgemäss. Die Lootsenfahrzeuge müssten ihre Station nur bei Gefahr und Noth verlassen dürfen, die Lootsen müssten auf irgend eine Weise den Schoonern zugeführt werden. Zum Schluss stellte der Reichskommissar den Antrag, diese Frage durch den Spruch bei den beteiligten Behörden in Anregung zu bringen.

Dass der »Four Winds« auf der Station »Helgoland-Elbe« keine Lootsen erhalten, lag an den gesteuerten Kursen und der Entschliessung des Schiffers sich der Elbe unter den herrschenden Witterungsverhältnissen an jenem Abend nicht mehr nähern zu wollen. Wohl hätte man aber auf den beiden vorher passirten Stationen ein Antreffen von Lootsen erwarten dürfen. Aus dem mitgetheilten Beweismaterial ergibt sich nun, dass thatsächlich zur Zeit der Ansegelung der »Four Winds« auf keiner der fünf Stationen Elblootsenschooner in Funktion gewesen sind, da die in See befindlichen Schooner sämmtlich ihre Lootsen bereits auf ankommende Schiffe versetzt hatten und sie zu jener Zeit noch nicht in der Lage gewesen waren, Lootsen wieder an Bord zu nehmen. Nach den Erläuterungen, die der Lootsenkommandeur zu Cuxhaven dem Seeamt hierüber gab, befanden sich am 16. Januar Mittags auf der inneren Lootsengallioten, dem eigentlichen sog. Depot

der in See kreuzenden Schooner, und auf dem in der Elbmündung kreuzenden Lootsendampfer »Simon von Utrecht«, 49 Looten, sodass einsegelnde Schiffe hier, wie immer noch sicher einen Lootsen erhalten konnten. Unter normalen Witterungsverhältnissen würden nach der Darstellung der Lootsenbehörde der Schooner II am Montag, den 16. Januar Morgens gegen 3 Uhr, die Schooner VI und VII Nachmittags gegen 3 $\frac{1}{2}$  Uhr, und Schooner III am 17. Januar 4 h a. m. wieder Lootsen erhalten haben. Bei dem herrschenden Unwetter hätten die Schooner jedoch mit Rücksicht auf ihre eigene Sicherheit Seeraum halten und so manöveriren müssen, dass, wenn das Wetter sich besserte, dieselben mit dem nächsten Hochwasser in der Elbmündung zur Empfangnahme neuer Lootsen eintreffen konnten. Ausser den angeführten Gründen, hatten aber in der Regel auch jede Woche in der Nacht vom Sonntag auf Montag, infolge des dann grossen Dampferverkehrs die Lootsenschooner fast immer alle Lootsen versetzt und trafen dann nahezu gleichzeitig vor der Elbe ein, um wieder Lootsen zu nehmen.

Ohne Zweifel hat nach dem vorliegenden Beweismaterial eine Verkettung von Umständen als Nebel, stürmischer Wind, Tide-Verhältnisse und sehr reger Schiffsverkehr in besonders ungünstiger Weise mit dazu beigetragen, dass die Versetzstationen an jenem Tage zur Zeit der Ansegelung des »Four Winds« nicht besetzt waren, obwohl ein Versetzen von Lootsen am 16. Januar bis Abends an sich möglich war. Da nun aber einige der Schooner nach Versetzen ihres letzten Lootsen, besonders auch infolge der Tide-Verhältnisse, weit über 24 Stunden nicht auf ihren Stationen waren und sich nach der Darstellung der Lootsenbehörde bei dem Zusammentreffen solcher Umstände derartige Verhältnisse immerhin wieder ereignen werden, so glaubt das Seeamt der Anregung des Reichskommissars folgend, auf Grund der dargelegten Verhältnisse der competenten Behörde anzuempfehlen, zu erwägen, ob diesen nicht wünschenswerthen Verhältnissen abzuwehren wäre.

In der Begründung des vorhin erwähnten seeamtlichen Spruches über die Strandung der »Falls of Foyers« heisst es soweit die Lootsenfrage in Betracht kommt, u. A.:

Nachdem um 8 h p. m. den 16. Januar das Feuer von Helgoland 2 $\frac{1}{2}$  Strich an Backbord gesichtet und als solches erkannt war, machte die Besatzung wiederholt Lootsensignale, in der Erwartung einem Elblootsen zu begegnen, was aber weder hier noch auf dem ganzen Wege vom Borkum Feuerschiff bis Helgoland geschehen war. (Ueber den Aufenthalt der Cuxhavener Lootsenschooner z. Zt. der Strandung verweisen wir auf die vorhergehende Darstellung. D. R.)

Bei der Prüfung des Beweisergebnisses führte der Reichskommissar die Strandung darauf zurück:

dass man auf dem »Falls of Foyers« nach dem Sichten des Helgoländer Feuers nicht mit der nöthigen Vorsicht navigirt habe, und dass man sich hierzu durch das gestrandete Schiff »Four Winds« habe verleiten lassen, das sich durch Zeigen seiner Seitenlichter irrthümlich als manöverirfähiges Schiff kenntlich gemacht habe. Das Nichtantreffen von Lootsenschoonern sei auf dieselben Umstände zurückzuführen, wie bei den Strandungsfall der »Four Winds« etc.

Die Erörterungen und Erwägungen, welche in dem Strandungsfall »Four Winds« bezüglich des Nichtantreffens von Elblootsen erfolgt sind, treffen auch im Wesentlichen für diesen Strandungsfall zu. Es ist durch die Beweisaufnahme für den Aufenthalt der Lootsenschooner an jenem Tage festgestellt, dass z. Zt. der Ansegelung des »Falls of Foyers« auf den in Betracht kommenden Stationen keine Elblootsenschooner in Funktion waren, dass aber andererseits z. Zt. der Annäherung des »Falls of Foyers« an die Lootsenstation Helgoland-Elbe, Abends 10 Uhr, ein Versetzen von Lootsen der stürmischen Witterung wegen überall nicht möglich war. Auf der Helgo-

land-Elbe-Lootsenstation hätte daher der »Falls of Foyers« an jenem Abend keinen Lootsen mehr erhalten können, selbst wenn er südöstlichere Kurse nach dem Insiehtkommen des Helgoländer Feuers gesteuert hätte. — —

Wir können also auf Grund vorstehender Auslassungen mit Genugthuung betonen, dass durch die seeamtliche Untersuchung in keiner Weise eine Dienstverletzung oder - Vernachlässigung seitens Hamburger Elbeseelootsen erwiesen ist. Eine unglückliche Verkettung von Umständen, wie es in der Begründung richtig heisst, trug die Schuld, dass zwei Schiffe an ein und demselben Tage ohne Lootsen zu erhalten, bei dem berüchtigten Schiffskirchhof Helgoland ihre letzte Reise unfreiwillig beenden mussten. Da aber, wie durch die Lootsenbehörde bestätigt ist, eine derartige Umständeverkettung sich immer wieder einstellen kann, scheint es doch ein dringendes Bedürfniss, dass entsprechende Vorsichtsmaassregeln, um derartigen Wiederholungen vorzubeugen, möglichst bald getroffen werden. Vorsichtsmaassregeln, die es unmöglich machen, dass ein nach Hamburg bestimmtes Schiff vor die Elbe kommt ohne Lootsen gesehen, geschweige denn erhalten zu haben. Ist der Schiffsführer mit dem Fahrwasser vertraut, so fühlt er sich schon bis zur inneren Galliot, wo nach Aussagen der Behörde immer Lootsen zu erhalten sind, hin. Was soll aber der mit den Elbeverhältnissen unbekannte Seemann machen?

Die Strandung der Segler »Four Winds« und »Falls of Foyers« hat in englischen Rhederei- und Versichereerkreisen recht oft schon Veranlassung zu längeren Diskussionen gegeben, deren Resultat — für Hamburg nichts weniger als schmeichelhaft — in der englischen Presse veröffentlicht wurde. Im Interesse des Hamburger Seeverkehrs sollte unseres Erachtens die competente Behörde Alles vermeiden, was dem Auslande, besonders England, nicht unbegründete Veranlassung und Gelegenheit gewährt, über die Lootsenverhältnisse Hamburgs Kritik zu üben.

Entspringen die von Engländern, unseren Rivalen in wirtschaftlicher Beziehung, gemachten Aeusserungen auch vorwiegend dem Gefühl der Abgunst und des Neides, welche Empfindungen ein unparteiisches Urtheil natürlich ausschliessen, so finden sich im Auslande gläubige Zuhörer genug und überall, nicht nur in England, sondern auch in Holland und Belgien, deren Seestädte, Rotterdam und Antwerpen, Hamburgs Uebergewicht nur ungern ertragen.

Wer Kritik über bestehende Verhältnisse zu üben sich berechtigt glaubt, soll auch Vorschläge machen, deren Realisirung die von ihm gewünschten Zustände herbeizuführen vermag. Deshalb mögen einige gestattet sein.

Eine Fusion der Elbe- und Weser-Lootsen, eine von verschiedenen Seiten gemachte Anregung, halten wir nicht für zweckentsprechend. Haben auch beide Schiffe »Four Winds« und »Falls of Foyers« auf dem Wege von Borkum bis Helgoland Weser- resp. Ems-Lootsenfahrzeuge gesichtet, so darf damit noch keineswegs den Elbelootsen ein Vorwurf gemacht werden.

Denn in demselben Verhältniss wie der Verkehr nach der Elbe reger als nach der Weser ist, äussert sich auch der Lootsenbedarf, der grade am bewussten 16. Januar, wie aus den beiden Seeamtsverhandlungen hervorgeht, sehr gross gewesen ist.

Ein Vorschlag, der natürlichste und wahrscheinlich an maassgebender Stelle auch schon längst erwogen, ist die Lootsenfahrzeuge, Dampfer oder Segler und das Lootsenpersonal zu vermehren. Es lässt sich nicht bestreiten, dass diese Anregung, wenn ausgedehnt und genügend erfüllt, jeden Lootsenmangel als solchen beseitigt. Durch die Aussagen der Lootsenbehörde, im Falle »Four Winds«, ist nun aber erwiesen, dass am 16. Januar Mittags auf der inneren Lootsengalliot und auf dem in der Elbmündung kreuzenden Dampfer »Simon von Utrecht« 49 Lootsen zur Disposition standen. Wenn diese aufgespeicherten Kräfte unthätig bleiben mussten, so lag es an

den aussergewöhnlichen ungünstigen Witterungsverhältnissen. Eine entsprechende Vermehrung des Lootsenpersonals und -Materials, würde also, wenn eine ähnliche Verkettung der Umstände wie am 16. Januar wieder eintrete, nur zur Folge haben, dass einmal anstatt der 49 Lootsen, vielleicht 20 mehr auf der Galliot resp. dem Dampfer unthätig sind, andererseits, dass statt der vier Schooner vielleicht sechs oder eine beliebig höhere Anzahl der hohen See wegen keine Lootsen abzusetzen vermögen.

Angesichts des Gesagten, würde also die Verwirklichung des angeregten Vorschlages auch nicht vollkommen zum gewünschten Ziele führen.

Es bliebe nun noch zu erwägen, ob es möglich ist, eine feste Lootsenstation vor der Elbe, etwa in der Linie Weser-Feuerschiff-Helgoland, oder auch noch westlicher zu errichten. Der Ausführung dieses Projectes stehen natürlich manche Hindernisse im Wege. Es wird zu berücksichtigen sein, dass bei stürmischen westlichen Winden das Lootsenversetzen grosse Schwierigkeiten bietet, wenn ein verankertes Schiff die Station darstellt. Ist Fluthzeit, so liegt das Schiff auf Wind und Strom; eine Leeseite giebt es dann nicht. Herrscht Ebbe vor, so wird die Kabbelung so gewaltig sein, dass an ein Lootsenversetzen nicht zu denken ist. Mithin bliebe nur noch übrig zu befürworten, dass einem mit sehr starker Maschine ausgestatteten Lootsendampfer zur Pflicht gemacht würde, sich innerhalb eines möglichst beschränkten, allen Seelenten bekannten Racines, bei sehr schwerem westlichen Wind aufzuhalten. Natürlich müsste dieser Dampfer sich in Fahrt befinden.

Sind die Witterungsverhältnisse günstig, so könnte der Dampfer in einer wiederum jedem Seemann bekannten Position vor Anker gehen und eine feste Lootsenstation darstellen.

Die Erfüllung angeregten Vorschlages ist allerdings mit grossen Kosten verbunden. Nicht nur ein neuer durch die Nothwendigkeit einer starken Maschine recht kostspieliger Lootsendampfer wäre erforderlich, sondern es müsste derselbe auch beständig unter Dampf liegen, was ein zahlreiches Bedienungspersonal und eine Menge Kohlen beansprucht.

Jedoch was bedeuteten andererseits diese Mittel, wenn sie im Interesse der grossen Metropole, Hamburg, zweckentsprechend wären!

## Schiffbau.

Am Sonntag, den 16. April, gelangte nach einer in jeder Hinsicht zufriedenstellenden Probefahrt, die von Travemünde nach Holtenau stattfand, der für die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei A.-G., Oldenburg i. Grh. auf der Lübecker Schiffswerft von Henry Koch neuerbaute Dampfer, »Portimao« zur Ablieferung. Die Dimensionen des Dampfers sind folgende: 245'×35'×18'6" engl. Bei dem erwähnten Tiefgang wird der Dampfer »Portimao« 2400 t incl. Bunker laden.

Am Donnerstag, den 13. April lief auf der Werft des Bremer Vulkan in Vegesack ein für die Dampfschiffahrtsgesellschaft Argo, Bremen, bestimmter Passagier- und Frachtdampfer glücklich vom Stapel. Das Schiff erhielt den Namen »Sperber«. Die Dimensionen des Dampfers sind: 246'×31'×14'6". Mit einer dreifachen Expansionsmaschine von 1000 indicirten Pferdestärken ausgerüstet, wird der Dampfer bei einer Tragfähigkeit von 1200 t 11—12 Seemeilen Geschwindigkeit in der Stunde haben. Die für die Passagiere bestimmten Räumlichkeiten sind den modernen Anforderungen entsprechend eingerichtet. In der 1. Klasse können 24, in der 2. Klasse 36 und im Zwischendeck 200 Passagiere Aufnahme finden. Das Schiff wird in ca. drei Wochen seine Probefahrt machen und etwa sechs Wochen vor contractlicher Lieferung der Bestellerin übergeben werden können.

Für die Rhederei Walthor Heine, Hamburg, die im vorigen Jahre den in Tönning erbauten Dampfer »Stephanie« als ersten in Betrieb setzte, wurde am 14. April auf der Werft von H. C. Stücken Sohn auf Steinwärder, Hamburg, ein zweiter zum Segeln eingerichteter Frachtdampfer zu Wasser gelassen. Das aus bestem Stahl nach der höchsten Klasse des German Lloyd 100 A K construierte Fahrzeug, welches den Namen »Gertrud« erhielt, ist speciell für die grosse Küstenfahrt bestimmt. Es ist bei einer Gesamtlastefähigkeit von 1500 t  $109' \times 19' 2'' \times 8' 3''$  gross und mit einer Maschine von 80 i. HP ausgerüstet. Der über die ganze Länge des Schiffes sich erstreckende Doppelboden kann 50 t Wasserballast fassen. Vier Querschotten theilen den Raum in 5 wasserdichte Abtheilungen. Die Schraube ist so eingerichtet, dass sie beim Segeln ausgekuppelt werden kann. Die Takelung ist die eines Schooners, wobei vorgesehen ist, dass die Masten zum event. Passiren von Brücken etc. umgelegt werden können. Ende April soll die Ablieferung des Neubaus erfolgen.

Am 18. April Nachmittags erfolgte auf der Werft der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft der Stapellauf des Dampfers »Saxonia«, welcher dort für Rechnung der Hamburg-Amerika Linie gebaut wird. Das Schiff glitt, nachdem die Taufe von Fräulein Erna Lempelius vollzogen war, mit grosser Sicherheit glücklich ins Wasser. Die Abmessungen der »Saxonia« sind:  $44' 6'' \times 46' 5'' \times 31' 2''$ .

**Lloyds-Register (Schiffbau-Ausweis im ersten Quartal 1899).** Dem letzten Ausweis zufolge, der von Lloyds-Register veröffentlicht ist, befanden sich am 31. März 1899 insgesamt 1385 715 t in Construction auf britischen Werften. Die Räumte erstreckt sich auf 568 Dampfer zu 1382 289 t, gegen 579 zu 1 181 036 t in 1898 und 29 Segler zu 3426 t gegen 27 zu 4085 t im Vorjahre. Von den aufgezählten Schiffen stehen 516 zu 1 097 656 unter Aufsicht der Experten von Lloyds-Register, mit der Aussicht auf spätere Classification. Des Weiteren noch 143 658 t in Construction auf continentalen Werften. Nachstehende Tabelle giebt an, für welche Länder die im Bau befindliche Räumte bestimmt ist:

Auftraggeber	Dampfer		Segler		Total	
	Anzahl	Gross Tonnage	Anzahl	Gross Tonnage	Anzahl	Gross Tonnage
Ver. Königreich . . .	453	1 138 080	17	2271	470	1 140 351
Britische Kolonien . . .	10	18 356	—	—	10	18 356
Oesterreich-Ungarn . . .	3	7 790	—	—	3	7 790
Belgien . . . . .	1	200	—	—	1	200
Brasilien . . . . .	3	1 370	—	—	3	1 370
China . . . . .	2	1 300	—	—	2	1 300
Dänemark . . . . .	10	26 918	—	—	10	26 918
Frankreich . . . . .	6	12 920	—	—	6	12 920
Deutschland . . . . .	11	56 716	—	—	11	56 716
Holland . . . . .	5	2 790	—	—	5	2 790
Japan . . . . .	2	8 700	—	—	2	8 700
Mexico . . . . .	1	400	—	—	1	400
Norwegen . . . . .	12	20 839	—	—	12	20 839
Portugal . . . . .	1	3 860	—	—	1	3 860
Russland . . . . .	14	13 127	—	—	14	13 127
Spanien . . . . .	8	19 007	—	—	8	19 007
Schweden . . . . .	5	5 770	—	—	5	5 770
Zum Verkauf od. Nationalität des Rheders unbekannt .	20	45 146	—	1155	32	46 301
Total . . . . .	569	1 382 289	29	3426	597	1 385 715

Die weiter folgende Tafel giebt die einzelnen Schiffbaudistricte, sowie die z. Zt. unter Construction befindliche Räumte an:

District	31. März 1899		31. März 1898	
	Anzahl	Gross Tonnage	Anzahl	Gross Tonnage
Belfast	20	182 430	22	157 530
Barrow, Maryport und Workington	9	15 400	9	19 510
Glasgow	131	298 008	133	239 113
Greenock	66	206 022	70	158 559
Hartlepool und Whitby	28	85 278	31	91 878
Middlebro' und Stockton	32	94 534	33	89 757
Newcastle	87	257 739	78	185 185
Sunderland	48	169 092	58	169 352

Zu bemerken ist noch, dass die bisher genannte Räumte sich nur auf Handelsschiffe bezog. Es stehen noch ausserdem 55 Kriegsschiffe mit einem Displacement von 324 690 t für Grossbritannien und 31 mit 109 375 t für das Ausland, Nationalität der Bauauftraggeber unbekannt, im Bau.

## Seeamtsverhandlungen.

**Seeamt zu Hamburg.** Unfall an Bord der in Hamburg beheimatheten Viermastbark »Alsterufer«. Matrose Radon aus Hamburg stürzte beim Festmachen des Gaffeltopsegels, wahrscheinlich weil er seinen Halt verloren, an Deck und erlag am sechsten Tage den erlittenen Verletzungen. Die Ausführungen des Reichskommissars decken sich dem Sinne nach mit dem Spruch des Seeamts, daher nur die Wiedergabe des Letzteren: „Am 24. Januar 1899 verstarb der Matrose Johann Carl Radon aus Hamburg an Bord des Schiffes »Alsterufer« infolge der Verletzungen, die er durch einen am 18. Januar erfolgten Sturz von der Gaffel des Besahnmastes an Deck erlitten. Radon hatte beim Festmachen des Gaffeltopsegels den Halt verloren. Es trifft Niemand an Bord ein Verschulden an dem Unfall.“

**Seeamt zu Bremerhaven.** 1. Verhandlung über den Selbstmord des chinesischen Kohlenziehers Young Chan vom Reichspostdampfer »Sachsen«. Der Spruch des Seeamts, welcher eine kurze Darstellung des tragischen Vorganges wiedergiebt, lautet: „Am 10. März 1899 etwa um 6 Uhr vormittags auf der Reise von Singapore nach Colombo auf  $6^{\circ} 6' N$  und  $89^{\circ} 54' O$  ist der chinesische Feuermann Young Chan vom deutschen Schraubendampfer »Sachsen« über Bord gesprungen und ertrunken. Die Ursache des Selbstmordes hat nicht mit Sicherheit festgestellt werden können, doch ist anzunehmen, dass derselbe auf die im Kesselraum herrschende Hitze  $44-45^{\circ} C.$  und die der Arbeit nicht gewachsene Körperkonstitution des Young Chan zurückzuführen sein wird. Die Schiffsleitung trifft kein Verschulden und die angeordneten Rettungsmaassregeln entsprachen der Sachlage.“ 2. Todesfall des Matrosen Kramer vom Lloyd-dampfer »Roland«. Der Seeamtsspruch lautet: „Am 21. März 1899, 6 Uhr 15 Min. Abends, auf der Reise von Bremen nach Baltimore, ist der Matrose Wilhelm Kramer vom deutschen Schraubendampfer »Roland« beim Festmachen eines Boots-kleides über Bord gefallen und ertrunken. Die Schiffsleitung trifft an dem Unfall, der auf eine Unvorsichtigkeit des Verunglückten zurückzuführen ist, kein Verschulden. Rettungsmaassregeln entsprachen der Sachlage.“

## Vermischtes.

**Prüfungswesen.** Durch den königl. Navigationsschuldirector Herrn Holz wird uns über die Termine der Steuermannsprüfungen in den Provinzen Ost- und Westpreussen und Pommern mitgetheilt, dass dieselben in Danzig am 6. Juni, in Pillau am 14. Juni, in Grabow a. O. am 22. Juni und in Barth am 22. August beginnen werden. Im Anschluss an alle Prüfungen findet eine solche in der Gesundheitspflege statt.



Zu dieser Prüfung können ausser denjenigen, die an dem in der Navigationsschule erteilten Unterricht in der Gesundheitspflege auf Kauffahrteischiffe theilgenommen haben, auch solche Seeschiffer und Seesteuerleute zugelassen werden, die keinen Unterricht erhalten haben.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 1.—15. April 1899 den Kaiser Wilhelm-Kanal 544 Schiffe, und zwar 243 Dampfer und 301 Segler. An der Durchfahrt theilnahmen sich 442 deutsche, 75 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 15 holländische, 12 englische Schiffe.

**Der Abschluss des Deutschen Rhedereivereins** ergibt abzüglich der bereits bezahlten Einkommensteuer einen Reingewinn von 68617,37  $\mathcal{M}$ , aus welchem nach Berücksichtigung der statutenmässigen Abschlagsdividende von 4% und der Tantiemen, eine Zuweisung von 5000  $\mathcal{M}$  an den Reservefonds, sowie eine Ueberweisung von 25000  $\mathcal{M}$  an den Reservedispositionsfonds und die Vertheilung einer Superdividende von 6% vorgeschlagen wird, wonach ein Vortrag von 8421,93  $\mathcal{M}$  auf das neue Geschäftsjahr verbleibt.

**Die russische Dampfschiffahrts- und Handelsgesellschaft,** welche ihre ausländischen Fahrten von Odessa bisher nicht über Alexandrien ausdehnte, theilnimmt sich auch jetzt an der Schiffsverbindung zwischen Odessa und dem fernen Osten via Suezkanal. Durch die rasch anwachsende Auswanderung nach dem Ussurgebiet, durch Truppen- und Eisenbahnmaterialebeförderungen, hat sich der Verkehr mit Wladiwostok so gesteigert, dass die 13 grossen Ozeandampfer der Freiwilligen Flotte dafür nicht mehr ausreichen und bereits zweimal in diesem Jahre mit ausländischen Schiffen Hilfscharters abgeschlossen werden mussten. Es ist daher Raum für eine vermehrte Schiffsverbindung vorhanden; auch würde die stark subventionirte russische Dampfschiffahrts- und Handelsgesellschaft, deren Einrichtungen für den Passagier- und Güterverkehr auf ihren jetzt vorhandenen Linien allen Anforderungen entsprechend sehr wohl in der Lage sein, dem Bedürfniss abzuheffen, jedoch ist noch nicht bekannt, ob die Errichtung einer zweiten grösseren regelmässigen Linie neben der Freiwilligen Flotte oder nur einzelne Fahrten nach Bedarf in Aussicht genommen werden. Zunächst hat die Gesellschaft von der Hamburg-Amerikanischen Packfahrt-Aktien-Gesellschaft einen geeigneten Dampfer käuflich erworben, der vom Mai an für diesen Zweck verfügbar sein wird. Ausserdem sollen zwei grosse Dampfer in England für den gleichen Zweck in Bestellung gegeben sein. Angesichts dieser Sachlage ist es sehr bedauerlich, dass, wie die Handelskammer zu Hamburg in ihrem letzten Jahresbericht bemerkt hat, vom nächsten Jahre an der rasch sich entwickelnde Verkehr zwischen dem europäischen Russland, insbesondere Odessa, und Russisch-Ostasien, als Küstenverkehr behandelt, und somit der russischen Flagge vorbehalten werden soll.

**Schiedsgericht für Unfallversicherungssachen.** Ein Schiffer, der sich auf seinem Schiffe „Gesine“ im October 1891 einen Leistenbruch zugezogen und im August 1895 eine Fussverletzung erlitten hatte, bezog hierfür von der See-Berufsgenossenschaft eine Rente für um 50% verminderte Erwerbsfähigkeit. Nachdem seine Frau im September 1896 mitgetheilt hatte, dass ihr Mann infolge des Unfalles schwachsinnig geworden und in einer Heilanstalt untergebracht sei, hat die Beklagte den Causalzusammenhang der jetzigen Krankheit mit den Betriebsunfällen anerkannt und die Pflege des Erkrankten übernommen, sowie der Ehefrau die gesetzliche Rente zugestanden. Der Patient ist später am 22. October 1898 an Darmaffection gestorben. Die nunmehr von der Wittve erhobenen Ansprüche auf Hinterbliebenenrente sind von der Beklagten zurückgewiesen. Die

dagegen erhobene Berufung verwirft das Schiedsgericht aus folgenden Gründen: Es erscheint nicht denkbar, dass in Folge eines vor 7 Jahren acquirirten gewöhnlichen Leistenbruchs oder etwa vor 3 Jahren stattgehabten Fussverletzung, sei es direct oder indirect, eine aufgetretene Erkrankung tödtlichen Verlauf genommen, der sonst nicht eingetreten sein würde. Wenn auch actenmässig feststeht, dass der Verstorbene in Folge einer Fussverletzung, etwa 2 Jahre nach dem Unfall geisteskrank geworden, so ist doch die Darmerkrankung weder direct durch die Unfälle, noch indirect durch die Geistesstörung verursacht, und es liegt kein Grund vor, zu erachten, dass der Erkrankte, wäre er geistig gesund gewesen, am Leben geblieben wäre. — Ein Zimmermann ist am 20. September 1898 mit dem Segelschiff „Osorno“ auf der Reise von Bordeaux nach New-York durch eine Sturzsee mit der linken Körperseite gegen die Reeling geworfen, wobei ihm die linke Schulter und der Oberarm schwer verletzt wurden. Von der See-Berufsgenossenschaft wurde ihm nach beendeten Heilverfahren eine Rente von 66 $\frac{2}{3}$ % verminderte Erwerbsfähigkeit gewährt. Das Schiedsgericht erachtet diese Rente für ausreichend und verwirft die Berufung aus folgenden Gründen: Zweifellos ist Kläger durch noch bestehende Folgen des Unfalls vom 20. September 1898 recht erheblich in seiner Erwerbsfähigkeit beeinträchtigt, da die Gebrauchsfähigkeit des allerdings völlig erhaltenen linken Arms nur eine geringe sein wird. Aber selbst wenn der linke Arm noch gänzlich unbrauchbar wäre, was doch nicht der Fall zu sein scheint, da Bewegungen im Ellenbogen und Handgelenk sich frei ausführen lassen, würde die zugesprochene Rente für Zweidrittel Invalidität zur gesetzlichen Entschädigung völlig ausreichen, da für den gänzlichen Verlust des linken Arms das Reichs-Versicherungsamt in vielen Fällen einen geringeren und kaum jemals einen höheren Prozentsatz als berechtigt anerkannt hat. Nachdem das Heilverfahren als abgeschlossen zu betrachten, hat Kläger einen, vielleicht nur ganz wenig gebrauchsfähigen linken, aber einen gesunden rechten Arm und zwei gesunde Beine. Unter diesen Umständen ist nicht zu bezweifeln, dass derselbe bei richtigem Verhalten sehr wohl im Stande sein werde, mindestens ein Drittel normalen Arbeitslohnes irgendwie zu erwerben.

**Asiatische Küstenfahrt-Gesellschaft.** Der Bericht für das Geschäftsjahr 1898 besagt: Nach Abzug von Reparaturen, Einkommenssteuer und Unkosten verbleibt ein Gewinnsaldo von 137144,14  $\mathcal{M}$ , von welchem Beträge wir 64000  $\mathcal{M}$  zu Abschreibungen von unseren Dampfern benutzt haben. Ferner haben wir 10000  $\mathcal{M}$  dem Fonds für Reparaturen und Kesselenerneuerungen gutgebracht und 3320,13  $\mathcal{M}$  dem Reservefonds zugeführt. Von dem Saldo, schlagen wir nach Abzug der statutenmässigen Tantieme, eine Dividende von 5% zur Vertheilung zu bringen, vor, sowie 4000  $\mathcal{M}$  zur ersten Dotirung eines Spezialreservekontos zu verwenden und den Restbetrag von 11221  $\mathcal{M}$  auf neue Rechnung vorzutragen. Unsere Dampfer „Tai-Lee“ und „Tai-Cheong“ waren auch im Berichtsjahre günstig beschäftigt, dagegen ist das Ertragniss des Dampfers „Tai-Fu“ durch die mit erheblichen Kosten verknüpft gewesene Ausreise des Dampfers beeinträchtigt worden. Den Dampfer „Tai-Yick“ haben wir zu vortheilhaften Bedingungen verkauft. Von Havarien sind wir nicht betroffen worden. Im laufenden Jahre haben wir für unsere drei Dampfer bereits auf längere Zeit nutzbringende Beschäftigung gesichert.

## Kleine Mittheilungen.

Der deutsche Fischereiverein beabsichtigt, wie in früheren Jahren, so auch in diesem Sommer eine Erforschung der nordischen Fischereigründe vorzunehmen, theils um wissenschaftliche Beobachtungen anzustellen, hauptsächlich aber um neue Fischereigründe zu suchen. Wie verlautet, werden zu diesem

Zweck der z. Z. in Hamburg liegende deutsche Dreimast-schooner »Vigilant«, sowie der Geestmünder Fischdampfer »August« mit den erforderlichen Ausrüstungen versehen.

**Royal Mail Steam Packet Company.** Die Direktoren schlugen für das am 31. Dezember beendete Semester die Vertheilung einer Dividende von 1 £ 10 s per Actie vor.

**Verkehr im Suez-Kanal in 1898.** Wie wir schon früher berichtet, haben im letzten Jahre 3503 Dampfer zu 9 238 603 t den Suez-Kanal passirt. Nachstehend erfolgt nach Maassgabe der Nationalität die Anzahl und der Rauminhalt specificirt. Es passirten den Kanal 1898:

	Dampfer	Tonnage	Durchschnittsgrösse
Amerikanische . . . . .	4	1 531	383
Argentinische . . . . .	1	319	319
Belgische . . . . .	—	—	—
Chinesische . . . . .	4	4 280	1072
Dänische . . . . .	8	23 319	2915
Deutsche . . . . .	356	969 597	2724
Egyptische . . . . .	10	9 877	988
Englische . . . . .	2295	6 297 743	2744
Französische . . . . .	221	571 516	2586
Griechische . . . . .	2	1 335	667
Italienische . . . . .	74	137 293	1855
Japanische . . . . .	46	183 324	3985
Mexicanische . . . . .	—	—	—
Niederländische . . . . .	193	381 866	1981
Norwegische . . . . .	47	81 216	1728
Oesterreich-Ungarische . . . . .	85	213 020	2506
Portugiesische . . . . .	3	297	99
Rumänische . . . . .	1	4 241	4241
Russische . . . . .	48	153 191	3189
Schwedische . . . . .	2	591	296
Spanische . . . . .	49	149 306	3047
Türkische . . . . .	54	57 723	1069

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 17. April. Der Vorsitzende kommt der traurigen Pflicht nach, das Ableben des allverehrten Mitgliedes, Herrn Director Landerer's, den Versammelten mitzuthellen. Redner weist in bewegten Worten auf die Verehrung und Liebe hin, die der um den Verein hochverdiente leider zu früh verblichene Mann in allen Kreisen genossen hat. Das Andenken an den Verstorbenen wird in üblicher Weise geehrt. — Zum Gegenstand der Tagesordnung »Flaggenrecht für G. b. m. H.« referirt ein Mitglied an der Hand gesammelten Materials, unter welchem, der Entwurf des neuen Gesetzes über das Flaggenrecht, paragraphenweise verlesen und besprochen wird. § 6 sagt: »Registerhafen ist derjenige von dem die Schifffahrt aus betrieben wird.« An diese Bestimmung knüpft sich eine längere Debatte, als deren Resultat der Nautische Verein zu Hamburg vorschlägt »dem Rheder generell die Wahl des Registerhafens freizustellen.« Der Inhalt der §§ 18, 20, 22, auf welche Herr Geh.-Rath Sartori in seinem Rundschreiben Bezug genommen, entspricht der Anschauung des Vereins. In diesem Sinne wird Herrn Geh.-Rath Sartori geantwortet werden. Der Vorsitzende macht zum Schluss bekannt, dass in der nächsten Sitzung die Wintersaison mit einem kleinen Kommerz geschlossen werde, nachdem zuvor ein neuer Schriftführer gewählt sei.

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 19. April. Der Vorsitzende gedenkt mit bewegten von Herzen kommenden und zu Herzen gehenden Worten des Ablebens Herrn Kapt. Landerer's. Der Tod des

allerseits verehrten Mannes bedeutet für den Verein Deutscher Seeschiffer im Besonderen, für den Verband im Allgemeinen, sowie für den ganzen deutschen Schifferstand einen schmerzlichen Verlust. Der Verstorbene war ein fester und ehrenhafter Charakter; deshalb wusste ein Jeder, wenn Kapitän Landerer einmal eine Meinung gefasst und zum Ausdruck gebracht hatte, so vertrat er auch seinen Standpunkt, selbst auf die Gefahr hin, anders Denkenden Unannehmlichkeiten zu bereiten. Nun, da seinen furchtbaren irdischen Qualen ein Ende bereitet, wünsche Redner von Herzen, dass ihm die Erde leicht werden möge. Das Andenken an den Verewigten wird in hergebrachter Weise geehrt. — Als Mitglied wird Herr Kapitän Rieck, »Thetia Bohlen«, aufgenommen. Zum ersten Gegenstand der T.-O. »Ist ein beglaubigter Auszug aus dem Certificat oder dieses selbst zum Ein- und Ausklariren erforderlich?« spricht Herr Dr. Kämmerer und weist auf den seit 1881 eingeführten Brauch hin, demzufolge ein beglaubigter Auszug auf Antrag der Behörden ausgefertigt und vielfach benutzt wurde. Wollte man allerdings strenge nach den Buchstaben des Gesetzes gehen, so sei das Original-Certifikat erforderlich. Wie dem aber auch sein möge, lange werde die Ungewissheit nicht mehr dauern, denn im Entwurf des am 1. Januar 1900 in Kraft tretenden Gesetzes heisst es im § 11 »das Certificat oder ein von der Registerbehörde beglaubigter Auszug sei erforderlich.« Es kann nun natürlich auch noch nach 1900 von einer ausländischen Behörde das Certificat selbst als Documentation gefordert werden. Welche Konsequenzen aber auch daraus entstehen, der Schiffer hat jedenfalls dann dem deutschen Gesetze entsprochen und kann persönlich nicht zur Rechenschaft gezogen werden. Zum zweiten Gegenstand der Tagesordnung »Mässige Fahrtgeschwindigkeit« hält Herr Dr. Kämmerer ebenfalls einen längeren Vortrag gestützt auf umfangreiches Material. Das im englischen Gesetze, zuerst 1863 erwähnte »moderate speed« ist 1871 ins deutsche Gesetz als »gemässigte Fahrt« übergegangen, jedoch 1881 in »mässige Fahrt« geändert. Wahrscheinlich in Folge eines Spruchs des Reichsgerichts im Jahre 1880, wo betont war, dass »moderate« nicht »gemässigt«, sondern »mässig« bedeute. Redner verliest darauf den Spruch und die Begründung des hanseatischen Oberlandesgerichtes in Sachen zweier Segler, die im Nebel mit einander collidirten. Die Fahrt des vor dem Winde laufenden Schiffes, 5 Knoten in der Stunde bei Windstärke Beaufort 4, ist als zu schnell angesehen worden, weil der Segler alle ihm dienlichen Segel geführt habe. Der Gerichtshof hat damit aber keineswegs andeuten wollen, dass 5 Seemeilen eine zu schnelle Fahrt im Nebel sei, sondern ausdrücklich betont, weil der Segler eine Fahrtverminderung überhaupt nicht vorgenommen habe, sei die Geschwindigkeit von 5 Meilen nicht eine »mässige Fahrt«. Eine Geschwindigkeitsnorm bei unsichtigem Wetter lasse sich nicht aufstellen. Von Fall zu Fall, je nach den vorherrschenden Umständen, je nach der Region, in der man sich befinde, muss die Fahrt vermindert werden, wobei wiederum die Gattung des Schiffes, ob Segler oder Dampfer, zu berücksichtigen ist. Von Kapt. Seeth ist dem Verein ein Schiffsjournal aus dem Jahre 1777 als Geschenk überwiesen.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 13. April stattgefundenen ausserordentlichen Generalversammlung, welche äusserst zahlreich besucht war und unter der Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurden zunächst 3 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen lagen verschiedene Schreiben von Mitgliedern vor. Zu Punkt 1 der Tagesordnung »Anstellung eines Stellenvermittlers« wurde ausgeführt, dass die Stellenvermittlung zwar schon seit längerer Zeit vom Verein betrieben würde, dass jedoch dem Vorsitzenden zur gründlichen Wahrnehmung der Geschäfte derselben die erforderliche Zeit zumeist gefehlt

habe. Trotzdem habe man im Allgemeinen kein ungünstiges Resultat erzielt. Da heute der Verein finanziell in der Lage sei, eine eigene Kraft für die Stellenvermittlung anzustellen, so habe sich der Verwaltungsrath entschlossen, der Generalversammlung einen diesbezüglichen Antrag zu unterbreiten. Nachdem die Angelegenheit in erschöpfender Weise besprochen war, wurde der Antrag des Verwaltungsrathes nebst dem von dem Letzteren vorgeschlagenen Anfangsgehalt für den Stellenvermittler, mit grosser Majorität angenommen. Der vorgerückten Zeit halber konnte auf den Entwurf eines Contractes nicht mehr eingegangen werden und wird daher am nächsten Donnerstag nochmals eine ausserordentliche Generalversammlung abgehalten werden. Nachdem noch einige interne Angelegenheiten verhandelt waren, wurde dann die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 19. April 1899.

Ausfrachten sind wieder einen Schatten flauer. Heimfrachten sind im Grossen und Ganzen unverändert. Getreidefrachten zeigen eine kleine Besserung. Nachstehend einige Abschlüsse der vorigen Woche:

- Dirigo, New-York/Hongkong, 23 cts., Petroleum.
- Lydgate, New-York/Shanghai, 26 cts.
- Castor, Puget Sound/Capetown 60/—, Lumber.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 7. April 1899.

Die jammervolle Lage unseres Getreide-Frachtmарktes wird durch den Umstand genügend gekennzeichnet, dass von vier Abschlüssen in dieser Branche, nur drei für volle Getreideladung sind, der andere schliesst ein, dass nach Belieben auch ein Theil Stückgutladung genommen werden darf. In Anbetracht des Stillstandes in der Nachfrage nach Getreideräumen, ist es thatsächlich unmöglich eine Rate für gegenwärtige oder spätere Charter zu nominiren; nur die Verschiffer, welche noch über offene Contracte verfügen, sind dazu im Stande. Langsam zunehmende Angebote von Baumwolle im Golf und den atlantischen Häfen haben einige Charter gezeitigt, zu Raten, welche die Stille unseres Marktes an der nördlichen Küste widerspiegeln. Ebenfalls sind einige Abschlüsse für Timber vom Golf berichtet, woselbst sich die Raten für prompte Boote sehr gut behauptet haben. Charter für Bretter haben sich fortgesetzt zu der mässigen Rate von 42 s 6 d vom St. Lorenz gehalten; der Bedarf nach Dampfern für »special trades« ist fortgesetzt begrenzt. Die einzige der Erwähnung werthe Bemerkung in unserem Segelschiffmarkt ist die langsam sich verringernde Tendenz in Raten für Petroleum in Kisten nach dem Osten; ein Schiff ist nach Java zu ca. 20 c. gechartert. Die Bewegung in anderen Linien gewährt absolut nichts von besonderem Interesse.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	11/4 d	10/	7/6	10/
London,	12/4 d	12/6	8/	12/6
Glasgow,	21/4 d	17/6	8/	15/
Bristol	22/4 d	17/6	10/	15/
Hull	22/4 d	15/	12/6	15/
Leith	3d	17/6	11/3	17/6
Newcastle	21/4 d	20/	12/6	15/
Hamburg	35 s	18c.	15cents.	50 mk.
Rotterdam	5c.	18 cts.	14 cts.	12a14c.
Amsterdam	5c.	18 cts.	14 cts.	12a14c.
Kopenhagen	2/9	17/6	15/	25/
Bordeaux	2/0	32 1/2 cts.	27 1/2 c.	5 8
Antwerpen	11/4 d	61/3	10/	17/6
Bremen	35 s	18c.	18c.	12c.
Marseille	1/9	20/	15/	20 a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 12 c. — Hamburg 22 c. — Rotterdam 25 c. — Amsterdam 25c. — Kopenhagen 1/4 d. — Antwerpen 20 c. — Bremen 20 c. —.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O. N. Y.	Balt.	Direct. U. K.	Continent.	Shanghai.
Getreide p. Dpfr.	2/9	2/9	2/	2/1 1/2	.....
Raff. Petrol. p. Segel ....	.....	.....	2/a3/1 1/2	.....	25c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.	
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	21 1/2 c.	20c.	16 1/2 c.	22c.	

## Büchersaal.

### Der Einfluss der Seemacht auf die Geschichte (1783—1812)

von Mahan, Kapitän U. S. N. Uebersetzt ins Deutsche von den Viceadmiralen Batsch und Paschen. Verlag Königliche Hofbuchhandlung v. E. S. Mittler & Sohn, Berlin. [Schluss-Lieferung].

Kapitän Mahan's Werk, welches zum ersten Male und auf Grund sorgsamster Forschung den Einfluss nachweist, den eine Macht zur See auf die Geschichte der Staaten jederzeit gehabt hat, hat nicht nur in anderen Ländern, sondern auch bei uns in seiner trefflichen Uebersetzung berechtigtes Aufsehen erregt, sodass es angezeigt ist, alle, die den grossen internationalen Fragen der See- und Landmacht ihre Aufmerksamkeit zuwenden, nochmals auf diese bedeutende Erscheinung hinzuweisen. Das Werk bietet viele neue Gesichtspunkte, und die in ihm dargebotenen Untersuchungen haben geradezu einer Auffassung über wichtige Fragen der Seekriegskunst Geltung verschafft; weltgeschichtliche Ereignisse erscheinen in einem bisher unbeachteten Zusammenhange, indem überall gleichmässig die Kriegführung zu Lande und zur See in ihrem Verlaufe und politischen Werthe gewürdigt wird. Historiker, Wirtschaftshistoriker, Politiker und Volkswirthe schöpfen daher aus Mahan's Werk neue Belehrung. Man war gerade in Deutschland gewöhnt, die grossen welthistorischen Vorgänge der letzten Jahrhunderte nur zu betrachten, insofern Deutschland dabei unmittelbar in Frage kam; entlegene Vorgänge, die in ihren Folgen mindestens ebenso entscheidend für die Entwicklung im Vaterlande waren, blieben leicht ausser Acht: so ist z. B. der Seekampf um das koloniale Weltreich im 17. und 18. Jahrhundert mit seinem Gipfelpunkt in Napoleon's Kontinentalsperre uns nur wenig bekannt. Es ist zu hoffen, dass das Mahan'sche Buch in weitesten Kreisen diesem Mangel abhelfen und dazu beitragen wird, dem deutschen Leser wesentliche Gesichtspunkte bei der Beurtheilung moderner Probleme näher zu rücken. Der erste, bereits in zweiter Auflage vorliegende Band des Werkes behandelt die Zeit von 1660—1783, weist somit den Einfluss der Seemacht in den Zeiten nach dem 30jährigen Kriege und insbesondere während des spanischen Erbfolgekrieges und des 7jährigen Krieges nach und entrollt den Zusammenhang der welthistorischen Ereignisse vom Ausgang der englischen Revolution bis zum nordamerikanischen Freiheitskriege. Der soeben vollendete zweite Band behandelt die grosse weltgeschichtliche Krisis der französischen Revolutionszeit von 1783 bis zum Verfall der napoleonischen Herrschaft im Jahre 1812 und ist, wie auch Band I, zum Preise von 10 M zu beziehen. Das reichhaltige, durch viele Karten und Skizzen erläuterte Werk verdient mithin nicht nur in seemannischen oder militärischen Fachkreisen, sondern seiner Ergebnisse wegen von allen Gebildeten, die an den grossen Fragen unserer Zeit Theil nehmen und ihr Urtheil über sie bereichern wollen, beachtet zu werden.



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“; Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sillomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinböf 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sillomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Bellagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 17.

Hamburg, den 29. April.

XXXVI. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Ueber Schiffsführung ohne Chronometer. (Fortsetzung.) — Die theoretische Ausbildung englischer Seeleute früher und jetzt. — Wittwen- und Waisenversorgung der Seeleute. — Seeamtsverhandlungen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Sprechsaal.

### Auf dem Ausguck.

Im **Lübecker Schiffverkehr** macht sich, besonders seit der Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals, die auswärtige Concurrenz, sowohl die deutsche als die ausländische, immer fühlbarer. Alles Bestreben, dem Wettbewerb mit geeigneten Maassnahmen erfolgreich zu begegnen, ist bisher gescheitert, weil es an der nöthigen Solidarität Lübeckischer Grosskapitalisten mangelte. Diese soll nun hergestellt sein und als erstes Produkt ihrer Thätigkeit, den Gedanken einer Vereinigung mehrerer Rhedereien zu einer grösseren Schiffsgesellschaft, gezeitigt haben. Von anderer Seite wird allerdings behauptet, dass ein nicht in Lübeck ansässiger Rheder, Eigenthümer einer grossen Anzahl Dampfer, denselben Plan, d. h. durch Ueberführen seines Schiffsparks nach Lübeck verfolge. Mit welchen Mitteln letzterer Zweck erreicht wird, ist im Grunde eigentlich gleichgültig. Eine Vermehrung des Seeverkehrs ist das erstrebenswerthe Ziel. Gelingt es dasselbe in irgend einer Form zu verwirklichen, dann ist Lübeck endlich auf dem besten Woge, längst Versäumtes nachzuholen. Wird die einstige Führerin des Hansabundes als Rivalin in wirtschaftlicher Beziehung wahrscheinlich weder Hamburg noch Bremen gefährlich werden, so dürfte sie, wenn erst der Elbe-Trave-Kanal und die Vertiefung der Trave ihre segensreiche Wirkung aus-

üben, einen grossen Theil des nachbarlichen Kieler und Rostocker Seeverkehrs an sich ziehen. Man wende nicht ein, dass Kiel einen Kiel-Elbe-Kanal in Aussicht habe und wegen seiner geographischen Lage den grössten Nutzen nächst Hamburg vom Kaiser Wilhelm-Kanal zu ziehen vermag. Die Kieler Stadtverwaltung, oder wer sonst dafür verantwortlich ist, hat — es ist Das bereits schon vor Jahresfrist hier gesagt — nicht den Vortheil, der ihr durch den Ost- und Nordsee verbindenden Kanal in den Schoos gefallen ist, auszunützen verstanden. Man lese den Kieler Handelskammerbericht vom vorigen Jahre, da sind Vorwürfe und Vorschläge gemacht. Und nun Rostock, die einstige grosse Rhedereistadt? Wir glauben kaum, dass Lübeck von dort erhebliche Gefahr droht. Möglich ist es allerdings — und wir würden es mit Freuden begrüßen, wenn Rostocks Bürger, angesichts der drohenden Gefahr aus ihrer Lethargie erwachen und beweisen, dass in der jetzigen Generation derselbe Wagemuth und Unternehmungsgeist zu finden sind, wie bei den Vorfahren, die Rostock zu Dem gemacht, was es noch vor ca. zwei bis drei Decennien war, die erste deutsche Seestadt der Ostsee. Besteht auch seit der Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals zwischen Hamburg und Rostock ein recht reger Schleppverkehr von Leichterfahrzeugen, so blendet diese Erscheinung nicht genügend, um den verbliebenen Glanz ersetzen zu können.

Die ins Werk gesetzte **wirtschaftliche Angliederung Finnlands an Russland** wird am deutsch-finnischen See-Verkehr merkliche, für die deutsche Ausfuhr dorthin wahrscheinlich negative Spuren zurücklassen. Bislang bildete Finnland ein in sich begrenztes Zollgebiet; russische Waaren unterlagen ebenso den Einfuhrzöllen wie die Erzeugnisse anderer Länder. Die deutsche Einfuhr nach Finnland bis 1897 im Werthe höher als die russische, betrug im letzten Jahre 8 Mill. Mark (1 finnische Mark = 80  $\text{S}$ ) weniger als die russische mit 79 Mill. Mark. Diese Steigerung, im Sinne Russlands, ist durch die 1897 in Kraft getretene Ermässigung des finnländischen Zolltarifes russischen Waaren gegenüber begründet. Nicht zufrieden damit, strebt Russland, den Zolltarif auf ausländische Waaren in der Weise zu erhöhen, dass derselbe spätestens im Jahre 1905 dem russischen gleichgestellt ist. Das bedeutet also die gänzliche Durchführung der wirtschaftlichen Verschmelzung Finnlands mit Russland und ein Unterbinden der deutschen Einfuhr.

Für solche deutschen Rheder, deren Schiffe mit Cronstadt Verbindungen unterhalten, ist bemerkenswerth, dass die **Cronstädter Lootsengebühren**, sobald die Schifffahrtssaison eröffnet ist, 6 Kopeken per N.-R.-T. betragen werden. Dieser Satz, eine Erhöhung um mehr als das Doppelte des bisherigen Lootsengeldes, wird sich um so mehr unangenehm fühlbar machen, als in Cronstadt das Zwangslootsensystem vorherrscht. Wie verlautet, ist die neue Verordnung vorläufig für den Zeitraum von fünf Jahren maassgebend, sofern sich nicht das Bedürfniss einer Revision in dieser Zeit fühlbar macht.

Berührt der an anderer Stelle aus dem Englischen übersetzte Artikel „**Die theoretische Ausbildung englischer Seeleute früher und jetzt**“, wie schon der Titel ausspricht, ausschliesslich englische Verhältnisse, so ist sein Abdruck doch erfolgt, weil sich unseres Erachtens in manchen Punkten ohne Zwang eine Parallele auf deutsche Verhältnisse ziehen lässt. Gleichwie in deutschen Seemannskreisen das Bestreben herrscht und auch von Erfolg gekrönt ist, das geistige Niveau der einzelnen Mitglieder auf eine höhere Stufe zu bringen, verfolgt das englische Handelsamt, die höchste Prüfungsbehörde des Landes, augenscheinlich, wenigstens vor der Welt ähnliche Ziele. Ob allerdings den im vorigen Jahre verschärften Prüfungsvorschriften das Motiv zu Grunde liegt, in erster Linie die Bildungsstufe britischer Seeleute zu erhöhen, oder ob beabsichtigt ist, infolge der höheren Anforderungen an den Prüfling den Ausländer vom Wettbewerb zurückzuhalten, ist eine andere Frage. Wir sind geneigt, eher das Letztere annehmen zu müssen. Gerade die Bestimmung, dass ein möglichst fehler-

freier Aufsatz in der engl. Sprache vom Bestehen des Examens abhängig gemacht wird, lässt unsere Vermuthung begründet erscheinen.

Bekanntlich beschäftigt sich in Paris eine parlamentarische Commission schon seit geraumer Zeit mit einer **Revision des französischen Subventions-Gesetzes** aus dem Jahre 1893. Am 10. April sollen die Vorarbeiten beendet sein. Wenngleich auch strengstes Geheimniss vorläufig über die Beschlüsse vorgeschrieben war, ist ein Theil der französischen Presse, wie *„Phare de la Loire“*, *„La Marine Marchande“* und *„Moniteur Maritime“*, doch in der Lage, den Inhalt der Abänderungsvorschläge einiger wichtiger Paragraphen mitzutheilen. Unter Anderem solche über den Passus, der sich mit der Küstenschifffahrt beschäftigt. Das in Kraft befindliche Gesetz lautet:

„In der Küstenschifffahrt beschäftigte Fahrzeuge, die eine Reise nach einem ausländischen Hafen machen, der mindestens 120 Seemeilen vom letzten französischen Abgangsorte entfernt ist, haben Anspruch auf zwei Drittel der Fahrtenprämie. Keine Subvention wird für zurückgelegte Reisen zwischen zwei französischen Häfen, innerhalb der Grenzen der Küstenschifffahrt gewährt.“

Auf Grund dieses Paragraphen waren bisher solche Schiffe keine Prämienempfänger, die beispielsweise von Marseille nach Dünkirchen und von dort nach Antwerpen oder einem Hafen der Südküste Englands liefen, da die Distanz zwischen letzteren beiden Häfen geringer als 120 Seemeilen ist. Wie aus vorerwähnten Quellen verlautet, hat citirter Paragraph insofern eine Aenderung erfahren, als es, um zur Subvention berechtigt zu sein, nicht mehr auf die Distanz, sondern auf den Umfang der Ladung ankommt, die von einem französischen nach einem fremden Hafen gebracht ist; und zwar müssen die beförderten Güter mindestens ein Drittel des Netto-Raumgehalts vom Schiffe messen. Des Weiteren soll die parlamentarische Commission auch zu einem aus dem Jahre 1794 stammenden Gesetz Abänderungsvorschläge gemacht haben. Bisher verlor ein französisches Schiff, das sich im Auslande — ohne dazu express durch die ausländische Behörde veranlasst zu sein — einer Reparatur unterzog, die mehr als 6 Fr. per t kostete, das Recht der Nationalität. Die bisherige Grenze soll auf 30 Fr. per t erhöht werden.

Mr. Ritchie, der englische Handelsminister, dessen eifrigstes Bestreben es bekanntlich ist, den Prozentsatz **ausländischer Seeleute auf britischen Handelsschiffen** herabzumindern, hat vorige Woche im Unterhause erklären müssen, dass er noch recht weit davon entfernt ist, irgend welche Wirkung seiner zahlreichen Maassnahmen zu spüren. Gelegenheit zu dieser wahrscheinlich nicht gerne gegebenen Erklärung, gab ein Abgeordneter des Hauses. Dieser fragte, ob der Princen Liner *„Afghan Prince“* ein

in Grossbritannien registriertes Schiff sei und ob der Präsident des Handelsamtes Auskunft geben könne, über die Anzahl der am 9. Dezbr. 1898 an Bord befindlichen Besatzung, ihrer Heuern, der Nationalität der Officiere und der Mannschaft. Herr Ritchie war darauf zu folgender, von seinem Auditorium beinahe ungläubig aufgenommenen Erklärung gezwungen: »Afghan Prince« ist in Newcastle registriert. Die vier Steuerleute des Schiffes waren Angehörige der britischen, deutschen, dänischen und norwegischen Nation. Die übrige Mannschaft zählte 36 Köpfe. Davon waren fünf Belgier, fünf Deutsche, drei Dänen, drei Oesterreicher, drei Norweger, drei Schweden, ein Türke, ein Grieche, ein Finne, ein Schweizer und zehn Briten. Zu Letzteren gehörten der Kapitän, die Maschinisten, Koch, Steward etc.

Mr. Havelock Wilson, Mitglied des englischen Unterhauses, bekannt und nicht überall beliebt durch sein überaus eifriges Eintreten für die Interessen des britischen Seemannsstandes, hat als **Amendement zur Merch. Shipp. Act. von 1894**, einen Gesetzentwurf eingebracht, der bezweckt, dass jeder auf britischen Schiffen beschäftigte Schiffsmann, ehe ihm zu mustern gestattet ist, bestimmte Bedingungen erfülle. Dieselben sollen, den Certifikaten der Schiffer, Steuerleute und Maschinisten ähnlich, dem Rheder die Gewähr bieten, dass der Anzumusternde die zu seiner Stellung erforderliche Dienstzeit zurückgelegt hat und genügend qualificiert ist. Wenn gleich es zweifelhaft ist, ob sich im Unterhause im Sinne der Vorschläge eine Majorität findet, scheint die Wiedergabe der einzelnen Abschnitte des Entwurfes doch am Platze, zumal ein Paragraph direct gegen die ausländischen Seeleute gerichtet ist.

1) Eine Person, die als Matrose, Heizer, Koch, Steward, Donkeymann oder Bootsmann zu mustern gedenkt, ist verpflichtet, dem Schiffer über ihre Qualification Papiere vorzulegen. Und zwar ist zu verlangen:

2) von einem Matrosen im Alter von 19 Jahren oder mehr, der Nachweis einer dreijährigen Seefahrtszeit auf Seglern, See-Dampfern oder Fischerfahrzeugen, davon ein Jahr als Leichtmatrose,

3) von einem Bootsmann ein vom Handelsamt über seine praktischen Fähigkeiten ausgestelltes Zeugnis; hierbei ist bedungen, dass derselbe mindestens ein Jahr als Matrose gefahren hat,

4) von einem Leichtmatrosen, ein Alter von 17 Jahren oder mehr und der Nachweis über zweijährige Seefahrtszeit als Junge oder Apprentice. (Jungen, die von Schulschiffen kommen, den Kompass kennen und zu steuern vermögen, sollen gleich zur Leichtmatrosen-Heuer berechtigt sein),

5) von einem Heizer, ein Alter von 20 Jahren oder mehr, und der Nachweis einer sechsmonatigen Thätigkeit als Trimmer auf einem Seedampfer. Hat eine Person am Lande Heizerdienste verrichtet, so ist eine zweimonatige Fahrzeit als Trimmer genügend,

6) von einem Trimmer ein Alter von 18 Jahren oder mehr,

7) von einem Donkeymann, ein Alter von 21 Jahren oder mehr, ein Nachweis über zwölfmonatige Dienstzeit als Heizer

auf einem Seedampfer und ein vom Handelsamt ausgestelltes Befähigungszeugnis.

8) von einem Koch oder Steward, ein Alter von mindestens 20 Jahren und entweder der Nachweis einer dreijährigen Beschäftigung als Mannschaftssteward resp. Kochsmaat oder für Letzteren eine dreijährige Dienstzeit als Koch am Lande, nach welcher eine einjährige Thätigkeit als Kochsmaat ihn zum Befähigungszeugnis als Koch berechtigt. Eine Person, welche die vorschriftsmässige Seefahrtszeit hinter sich hat, darf als Koch mustern, wenn ein Befähigungszeugnis aus einer durch das Handelsamt anerkannten Kochschule beigebracht werden kann.

9) von einem Ausländer, der als Matrose, Bootsmann, Heizer etc. etc. zu mustern wünscht, ausser den für Briten von 1–8 vorgeschriebenen Verpflichtungen, eine solche Kenntniss der englischen Sprache, welche die Gewähr leistet, dass der Anzumusternde alle gebräuchlichen Commandos versteht.

Wie in jeder gesetzlichen Bestimmung Strafen für Uebertretung vorgesehen sind, so auch hier. In eine Strafe bis zu £ 10 verfällt ein Schiffer, der in englischen Häfen oder solchen des Continents von Brest bis Elbe Leute mustert, welche die vorgeschriebenen Bedingungen nicht zu erfüllen vermögen. Dieser Satz ist der Schwerpunkt des ganzen Entwurfes und auch wahrscheinlich das Hinderniss, an dem das Zustandekommen des Gesetzes scheitern wird. Die englischen Rheder werden jedenfalls wie ein Mann dagegen stimmen und — von ihrem Standpunkte auch mit Recht. Soll ein Entwurf, wie Wilson ihn vorschlägt, Gesetz werden, so müsste dem Inkrafttreten mindestens eine fünf- bis zehnjährige Uebergangsperiode vorhergehen, andernfalls würden mehr als die Hälfte aller britischen Schiffe wegen Mannschaftsmangel festbinden. Soweit die Interessen deutscher Rheder und in weiterer Folge die Seewehrkraft des Deutschen Reiches in Frage kommt, darf man wohl sagen: Mr. Wilson schädigt dieselben durch seine Vorschläge keinesfalls. Es würden wahrscheinlich viele deutsche Reichsangehörige, die z. Z. auf britischen Schiffen dienen, sich wieder der deutschen Flagge zuwenden. Solche Maassnahme hätte ein unvorhergesehenes, grosses Angebot an Arbeitskräften auf deutschem Markt zur Folge und wahrscheinlich auch einen Rückgang der Heuern. Aber, wie schon erwähnt, Mr. Wilson's Vorschläge werden auf ganz energischen Widerstand stossen und dieser wird die Vorlage zum Scheitern bringen.

## Ueber Schiffsführung ohne Chronometer.

Von Professor Artur Vital-Triest.

(Fortsetzung.)

Was die Quadranten desselben anbelangt, kann eine kleine Skizze oder eine Tafel der grössten Digression Aufschluss geben, genau wie beim Azimuth, wo sich auch ein solches Verfahren eben nicht vermeiden lässt, weil die Tafeln nur die spitzen Winkel liefern.

Der Gang der ganzen Rechnung wird demnach folgendermassen sich gestalten:



Ortz. =  
h.

Gr. Z = — — — damit  $\delta$  und AR aus den Ephemeriden  
Ortz. = und  $d\delta$  und  $dAR$  in Secunden mit ihrem  
AR = Zeichen

$\left\{ \begin{array}{l} s = \\ \varphi = \\ \delta = \end{array} \right\}$  mit diesen Daten die Höhe gerechnet,  
gibt:

$h_r =$  Nun wird mit  $\varphi$  s u. h  $\nu$  den Tafeln  
 $h =$  entnommen und die Correctionen 1 und  
 $\Delta h =$  2 aus Formel I logarithmisch gerechnet:

$$c_1 = \cos \nu d\delta \quad c_2 = \cos \delta \sin \nu (dAR \pm 24.6)$$

$$c_1 + c_2 = \Delta H \text{ und } 10 \Delta h: \Delta H = \Delta \delta \text{ in Zeitminuten.}$$

Um den günstigsten Zeitpunkt zur Anstellung der Beobachtung zu ermitteln, können wir wie folgt verfahren: Es ist klar, dass die Methode desto bessere Resultate geben wird, je grösser das  $dH$  ausfällt, für welches die Formel besteht

$$dH = \cos \nu d\delta - \cos \delta \sin \nu d s$$

um zu sehen, wann dieser Ausdruck ein Maximum wird, werden wir den ersten Differential-Quotienten bestimmen müssen, wobei wir das  $dH$  und den parallactischen Winkel als Variable aufzufassen haben, denn nur diesen können wir nach Belieben ändern. Wir erhalten:

$$x = a \cos \nu - b \sin \nu.$$

$$\frac{dx}{d\nu} = -a \sin \nu - b \cos \nu: \text{ für ein Maximum muss}$$

$$\frac{dx}{d\nu} = \infty \text{ d. h. } a \sin \nu = -b \cos \nu \sin d. h. \operatorname{tg} \nu = -$$

$$\frac{h}{a} = - \frac{d(AR \pm 26'') \cos \delta}{d\delta}$$

Betrachten wir die Mondbahn für die kurze Zeit von  $10^m$  als Loxodrome, so wird die  $dAR$  den Längenunterschied und die Declinationsänderung den Breitenunterschied des Mondweges bedeuten und wenn wir den Curs aus diesen Daten berechnen, so ist:

$$\operatorname{tg} E = \frac{a}{\Delta \varphi} = \frac{dAR \cos \delta}{d\delta} = -\operatorname{tg} \nu$$

Damit wir ein Maximum erreichen, muss der zweite Differential-Quotient negativ werden, was bei der Bedingung  $\operatorname{tg} E = \operatorname{tg} \nu$  erreicht wird, d. h. die Beobachtung wird auszuführen sein, wenn der parallactische Winkel gleich dem Mondcurs (d. h. dem Winkel, den die Mondbahn mit dem Meridian einschliesst) ist.

Um in der Praxis den Zeitpunkt günstig zu wählen, wird man somit vorerst den Mondcurs berechnen, indem man die  $dAR$  als  $\Delta h$  und  $d\delta$  als  $\Delta \varphi$  verwendend, die diesbezüglichen loxodromischen Dreiecke löst. Der resultirende Curswinkel giebt den gewünschten parallactischen Winkel (beide als spitze  $\angle$  aufgefasst). Wir haben nun die Sinusproportion  $\sin \omega : \sin \nu = \cos \varphi : \cos \delta$  die wir wieder mit den Azimuthtafeln lösen können und daraus somit das Azimuth erhalten, in welchen der Mond gepeilt werden muss, um den grösst-

möglichen Höhenunterschied zu ergeben. Ist es möglich, den Mond in diesem Augenblicke zu beobachten, so geht die ganze Mondbewegung in die Höhenänderung über und wir sehen, dass für diese Methode in diesem Falle die allerbesten Chancen bestehen. Wir sehen aus der Bedingung ferner, dass es günstig sein wird, den Mond zu beobachten, wenn er am Aequator steht, weil dann seine Declination rasch ändert und auch die  $dAR \cos \delta$  vom  $\cos \delta$  befreit, am grössten wird.

Zu selben Resultaten führt auch die graphische Methode, die deshalb von Werth ist, weil sie uns darüber Aufschluss giebt, in welchem Sinne der rechnermässig ermittelte Zeitfehler zu nehmen ist. Zeichnet man sich nämlich mit der beobachteten Zenithdistanz einen Kreis, so stellt derselbe auf einem Globus den Kreis gleicher Höhen (Positivkreis) dar, auf welchem sich der Beobachter im Zeitpunkte der Beobachtung befunden haben muss. Ergiebt nun die Rechnung eine grössere oder kleinere Zenithdistanz, so ist die Ursache darin zu suchen, dass eben der Mondort, dargestellt durch den Mittelpunkt unseres Kreises, nicht richtig angenommen wurde, wegen der Unrichtigkeit der aus den Ephemeriden genommenen Mondesdaten. Man wird daraus somit ohne Weiteres den Schluss ziehen können, ob die Greenwicher Zeit, mit welcher diese Daten erhalten worden waren, zu vermehren oder zu vermindern ist, d. h. welches Zeichen der mit Formel I erhaltenen Verbesserung zu geben ist.

Was nun die Zuverlässigkeit der Methode anbelangt, so ist es natürlich, dass der begangene Höhenfehler einen entsprechend grossen Einfluss auf das Resultat ausübt. Da aber unsere Methode gerade so wie die Monddistanz, auf Beobachtung der Mondsbewegung beruht, so ist man berechtigt anzunehmen, dass gleiche Fehlerquellen gleiche Fehler hervorbringen werden. Hier und da (auf höheren Breiten) wird es vorkommen, dass wir nicht im günstigsten Augenblicke, d. i. nicht dann beobachten können, wenn das Zenith sich gerade in der Mondbahn befindet, dann geht natürlich nur ein Theil der Mondbewegung auf Höhenänderung auf, derselbe Fall ist aber auch bei den Monddistanzen der Fall, da manche bis  $9''$  von der Mondbahn abstehen.

Uebrigens ist es möglich und ohne langwierige Rechnungen durchführbar, zwei oder mehrere derartige Zeitbestimmungen mit den zugehörigen Standlinien zu combiniren. Auch die meisten Azimuthtafeln lassen sich durch eine entsprechende Aenderung der Argumente leicht zur Lösung dieser Aufgabe verwenden.

Es hat die erste Beobachtung den Punkt A ergeben und die zweite Beobachtung den Punkt B, durch letzteren und den um die Versiegelung nach A, verschobenen Punkt A lege man die beiden Stand-

linien. Unter der Annahme, dass die beiden Beobachtungen mit demselben Instrumente, von derselben Person und wie es die Umstände der Beobachtung erheischen, in nicht allzu verschiedener Höhe gemacht wurden, muss beiden derselbe Fehler im selben Sinne zugemuthet werden und der sich ergebende Längenunterschied  $A, B$  wird sonach in Verhältnisse der zwei gerechneten Höhenunterschiede zu theilen sein um die richtige Länge zu ergeben. Aber noch ein nicht zu unterschätzender Vortheil erwächst aus der Anwendung dieser Methode. Es lässt sich nämlich immer bestimmen, wie gross der Einfluss eines angenommenen Fehlers in der Höhe beträgt, wenn man diesen Betrag durch das gerechnete  $\Delta H$  dividirt. Man wird hierdurch auf den ersten Blick gewahr, wie weit man sich auf die Länge verlassen können und wird in der Lage sein, wenn nicht den Schiffsort genau, so doch wenigstens eine Positionsfläche zu erhalten, welche mit der Fläche der zweiten Höhe combinirt, wieder eine erhöhte Sicherheit wird bieten können.

Nimmt man noch dazu, dass die Uebung in der Messung von Mondsdistanzen meistens eine geringe ist, dass dagegen in der Höhenmessung genügend geübte Beobachter stets zur Verfügung stehen; dass bei den Mondsdistanzen sozusagen der Himmel ganz klar sein muss, während hier nur ein Theil rein zu sein braucht; dass die Mondsdifferenzen manchmal sehr gross sind und die Sextanten bei grossen Winkeln sehr häufig beträchtliche, schwer bestimmbare Fehler aufweisen, so ergibt sich eine so grosse Reihe von Vortheilen, denen gegenüber eigentlich kein Nachtheil entgegenzuhalten ist, es wäre denn der, dass die Ortszeit bis zu einem gewissen Grade genau bekannt sein muss, zu welchem Zwecke man eine Uhr braucht, deren Stand man der successiven Längenänderung entsprechend corrigiren muss. (Ein kleiner Fehler in der Ortszeit geht wohl auf die Länge, nicht aber auf die Greenwicher Zeit über). Aber man muss doch annehmen, dass sich an Bord ausser den Chronometern doch wenigstens eine halbwegs gute Uhr befinden werde oder dass einer der Chronometer wieder in Gang zu bringen sein wird, mit welchem Behelfe man dann die weitere Navigation zu führen im Stande sein wird. Ist dies nicht der Fall, so muss eben die Ortszeit jedesmal aus einer gleichzeitigen Beobachtung eines Sternes abgeleitet werden, welcher Vorgang übrigens in diesem Falle bei den Mondsdistanzen erst recht eingehalten werden muss. Auf Breitenfehler ist die Methode nicht allzu empfindlich, denn wir haben die Fehlergleichung

$$d h = d \varphi \cos \omega$$

es ist aber, wenn  $\nu$  nahe an  $90^\circ$  ist und diesen Werth hat  $\nu$  im günstigsten Falle, auch nicht sehr von  $90^\circ$  entfernt, einige seltenere Fälle ausgeschlossen, in welchen erhöhte Vorsicht anempfohlen

werden kann. Da man  $\nu$  und  $\omega$  kennt, so wird der Rechner auf einen Ausnahmefall sofort aufmerksam und wird entsprechende Vorsicht anwenden können.

#### Beispiele:

Am 16. Januar 1899 in etwa  $\begin{cases} 41^\circ \text{ N} \\ 18^\circ \text{ O} \end{cases}$  beobachtete man nach einer beiläufig nach Ortszeit gehenden Uhr mit  $-8^s$  täglichem Gauge folgende Höhen:

8 h 57 m 18 s a. m.  $h \odot 13^\circ 24.6'$  und wurde in-  
11 h 30 m 29 s a. m.  $h \odot 27^\circ 5.5'$   
zwischen gesegelt WSW 30 Meilen. Man verlangt die Breite.

#### I. Beobachtung:

$$\begin{aligned} m &= S h 57 m 18 s & \delta &= -20^\circ 45.2' \\ h &= +1 h 12 m & e &= +10 m 17.1 s \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} m_0 &= 7 h 45 m \\ \varphi &= 41^\circ 0' & \lg \sec &= 0.12222 \\ h &= 13^\circ 24.6' \\ p &= 110^\circ 45.7' & \lg \operatorname{cosec} &= 0.02913 \end{aligned} \quad \begin{array}{l} \text{nach Weyer:} \\ \omega = \delta 46.30 \end{array}$$

$$\begin{aligned} 165^\circ 9.7' & \\ S &= 82^\circ 34.8' & \lg \cos &= 9.11106 \\ S-h &= 69^\circ 10.2' & \lg \sin &= 9.97064 \end{aligned}$$

$$2 \lg \sin \frac{1}{2} = 9.23305$$

$$s = 3 h 15 m 25.5 s \text{ E}$$

$$W = S h 44 m 34.5 s$$

$$e = +10 m 17.1 s$$

$$m_1 = 8 h 54 m 51.6 s$$

$$m_0 = 7 h 45 m 18.0 s$$

$$h = 1 h 9 m 33.6 s = 17^\circ 23.1'$$

#### II. Beobachtung.

$$\begin{aligned} m_{II} &= 11 h 30 m 29 s & \text{für WSW 30 m ist } \Delta \varphi &= - \\ m_I &= 8 h 57 m 18 s & 13.5, \Delta h &= 44.1' = 2 m 56.0 s \end{aligned}$$

$$t_1 = 2 h 33 m 11 s \quad m_I = 8 h 54 m 51.6 s$$

$$g = -12 s \quad t = 2 h 30 m 13.8 s$$

$$\Delta h = -2 m 56.0 s \quad m_{II} = 11 h 25 m 5.4 s$$

$$t = 2 h 30 m 13.8 s \quad e = +10 m 19.4 s$$

$$e = +10 m 19.4 s \quad W_{II} = 11 h 14 m 14.0 s$$

$$\delta = -20^\circ 44.3' \quad s = 0 h 45 m 14.0 s$$

$$\lg \cotg. \delta = 0.42176 (n) \quad \lg \operatorname{cosec} \delta = 0.45085 (n)$$

$$\lg \cos s = 9.99149 \quad \lg \sin h = 9.65840$$

$$\lg \cotg. x = 0.41325 (n) \quad \lg \sin x = 9.55656 (n)$$

$$x = -21^\circ 6.8' \quad \lg \cos (\varphi - x) = 9.66581$$

$$\varphi - x = 62^\circ 24.2'$$

$$x = -21^\circ 6.8'$$

$$\varphi = 41^\circ 17.4' \text{ N.}$$

#### Schlussrechnung.

$$b_1 = 0.80 \quad b_2 = 0.14 \text{ (nach Dr. Bolte)}$$

$$\varphi = \frac{\Delta \varphi}{b_1 - b_2} = \frac{30.9}{0.66} = 46.8$$

$$\varphi \cdot b_2 = x_2$$

$$46.8 \times 0.14 = 6.6$$

$$\varphi_{II} = 41^\circ 17.4'$$

$$x_2 = 6.6'$$

$$\varphi = 41^\circ 24.0' \text{ N}$$

Da die Länge ganz unbestimmt ist, so wird sie garnicht in Betracht gezogen, man hätte die Construction somit auf jeder beliebigen Karte von  $41^\circ$  Breite vornehmen können.

(Schluss folgt.)

## Die theoretische Ausbildung englischer Seeleute früher und jetzt.

Am Ende vorigen und Anfang dieses Jahrhunderts stand die Erziehung der arbeitenden Klassen in Nord-England auf sehr niedriger Stufe. Mehr als der vierte Theil englischer Matrosen konnte weder schreiben noch lesen. Die Bildungsstufe ihrer Frauen und Töchter war keineswegs höher. An gewissen Tagen, wenn die Seemannsfrauen das Bureau des Rheders betraten, um ihren Ziehschein einzulösen, stellte sich heraus, dass recht Viele ihren Namen zu schreiben nicht im Stande waren und vorzogen durch »Malen« von drei Kreuzen ihren Empfang der halben Monatslohn zu bescheinigen.

Verstreut in einzelnen Fischerdörfern existirten einige Frauenschulen (»dame schools«), jedoch unterliessen die Eltern ihre Kinder dorthin zu schicken, theils aus Armuth, theils aus absoluter Gleichgültigkeit. In grossen Städten gab es verschiedene recht gute Schulen, deren Unterricht aber nur die Kinder mehr bemittelter Klassen geniessen konnten. Mr. Haswell, lange Jahre Vorsteher der »Jubilee school« in North Shields, schildert in deutlicher Weise den Erziehungsmodus, wie er dort im Jahre 1815 üblich war:

»Einige wenige Bibeln und Gesangbücher, sowie verschiedene Buchstabirbücher, Fabeln, bildeten die ganze Bibliothek der Anstalt. Schreiben wurde Anfängern im Sande gelehrt. Hölzerne Stücke oder die Finger dienten als Ersatz für Bleifeder und Griffel. Weiter vorgeschrittene Schüler benutzten linierte Schiefertafeln, Schreibpapier war ein unbekannter Begriff«, sagt Haswell jun. in der Biographie seines Vaters.

In einigen der besten Tagesschulen wurde Geographie und Arithmetik, d. h. Rechnen mit gewöhnlichen Brüchen gelehrt. Cocker's Buch über Arithmetik stand in hoher Gunst. Dasselbe im Jahre 1677 zuerst veröffentlicht, hat seit mehr als einem halben Jahrhundert keine Neuauflage mehr erlebt. Unseren Voreltern galt es als Inbegriff der Rechenkunst. Obgleich das Buch gegenwärtig beinahe unbekannt, ist der Name des Autors noch unter alten Seeleuten verbreitet. Die Redensart »nicht übereinstimmend mit Cocker (not according to Cocker)« bedeutet, dass dem Sprecher irgend eine von anderer Seite aufgestellte Behauptung unrichtig erscheint. Die Navigationsschulen benutzten Mitte des 18. Jahrhunderts als Lehrbuch Robinson's »Elemente der Navigation«, später »Hamilton Moore's Navigation«, dann kamen Norie's und Riddle's Lehrbücher. Raper's Handbuch ist verhältnissmässig noch modern. Lehranstalten der Navigation gab es wenige. Ein alter Kapitän, während des Krieges mit Frankreich durch dessen Kaperschiffe gefangen, beschäftigte sich in seinem unfreiwilligen Aufenthaltsort mit dem Studium der Mathematik und Navigation. Nach seiner Befreiung gründete er in Süd Shields eine Navigationsschule, die den Ruf genoss, eine beträchtliche Anzahl junger Seeleute für die theoretische Schiffsführung vorbereitet zu haben.

Ausserdem gab es noch zwei Navigationsschulen mit gutem Namen im nördlichen England, die Trinity-House Schule in Newcastle, 1712 gegründet, 1870 geschlossen und die Marine-school in Hull, seit 1787 ein gesuchtes Lehrinstitut, gegenwärtig unter der fähigen Leitung Herrn Z. Scapings. Ich bin im Besitze einer Liste, welche die Namen von 10 Navigationsschullehrern, den verschiedenen Leitern der Newcastle Schule angibt, ebenso ist das jeweilig ihnen bezahlte Salair vermerkt, schreibt, John Gillie in »N. M.« Wissenschaftliche Kenntnisse standen in früherer Zeit in England nicht übermässig hoch im Werthe. Ein Mr. Manell, 1712 als Schulleiter angestellt, bekam ein Jahresgehalt von 16 £ nebst freier Wohnung und Feuerung. Seine Nachfolger im Jahre 1756 erhielten 20 £, 1788 40 £ und 1814 sogar 80 £. Es ist wohl möglich, dass, gleich wie in der Jetztzeit, die Privatstunden als Nebenverdienst noch eine kleine Summe einbrachten. Mr. Edward Rittle,

Director der Newcastle Schule, übernahm 1821 die Leitung der Greenwich-Hospital-Schule. Sein Ruf als Lehrer war so gross, dass viele hoch im Norden Englands wohnende Eltern ihre Jungens nach Greenwich sandten, um ihnen als künftige Seeoffiziere Gelegenheit zu geben, ihre erste nautische Ausbildung durch den berühmten Dozenten zu erhalten. Im Jahre 1860 änderte die Schule insofern ihren Charakter, als nur noch Kadetten der Kriegsmarine Aufnahme fanden.

Schiffer und Steuerleute von zwischen den Nordhäfen und London verkehrenden Küstenschiffen waren mit wenigen Ausnahmen Ignoranten mit Bezug auf überseeische Navigation. Viele von ihnen konnten weder lesen noch ihren Namen schreiben, im Gegensatz zu den Führern und Steuerleuten der Walfisch- Ost- und Westindienfahrer, die in der Regel als gebildete Leute (men of education) galten. Die Küstenschiffer glichen ihre theoretische Unwissenheit zum Theil dadurch aus, dass sie jede Boje und jede Untiefe längst der Küste kannten und sich zwischen den zahlreichen gefährlichen Banken in der Nordsee ebenso oft aufhielten wie in den Strassen ihrer schmutzigen kleinen Heimathstadt. Sie standen mit Recht in dem Rufe, muthige und wettererprobte Seeleute zu sein. Während des langen, beinahe 12jährigen englisch-französischen Krieges am Anfang des Jahrhunderts hatten sie Gelegenheit ihre Tüchtigkeit und Unerschrockenheit zur Geltung zu bringen. Manches französische Kaperschiff, drei- bis viermal so stark bemannt und armirt wie die Newcastle Collier zog im Kampfe mit Letzteren den Kürzeren.

Einige köstliche Anekdoten über die Führer und Steuerleute der alten Collier werden heute noch erzählt. Eine kleine Brigg von London nach der Tyne bestimmt, wurde unterwegs von einem heftigen Sturm gefasst, der das Schiff quer vom Land ab in die Nordsee versetzte. Schiffer und Steuermann, denen theoretische Navigation unbekannt, waren mit ihrer Wissenschaft zu Ende. Sie verfügten über eine alte Karte, die auf dem Kajütstisch ausgebreitet lag und von Beiden lange und wortlos ohne Erfolg studirt wurde. Es begann zu dunkeln. Der Kajütjunge holte eine brennende Lampe und blieb bei den sorgenschweren über die Karte gebückten Männern stehen. Nach längerer Zeit richtete sich der Schiffer auf und äusserte zu den Jungen gewandt mit väterlich ernster Miene: »Mein Junge, wenn Deine Mutter wüsste, wo wir diese Nacht sind.« — Der Junge hatte seine Vorgesetzten längere Zeit beobachtet und war zu der Ueberzeugung gelangt, dass sie die Position des Schiffes nicht kannten. Er erwiderte in harmloser Weise: »Ich wünschte, wir wüssten es selbst.«

Die Küstenschiffer damaliger Zeit fühlten sich direct unter der Küste entlang. Sprang ein Sturm auf, so diente der zunächst liegende Hafen als Zufluchtsort. Setzte westlicher Sturm das Schiff aus Sicht der Küste, so steuerten sie, soweit es die Windrichtung gestattete, West, bis wieder Land gemacht war. Bei ihrer grossen Kenntniss der gesammten Küste, machte es ihnen keine Schwierigkeit sofort festzustellen, wo sie sich befanden.

Lange bevor das Handelsamt das Bestehen eines Examens von der Ausübung des Berufs als Schiffer- und Steuerleute zuerst im Jahre 1851 abhängig gemacht hatte, sind durch das Trinity-House zu Hull und Newcastle lokale Prüfungen abgehalten. Eine Urkunde aus dem Jahre 1369 autorisirte die Brüder des Hull-Trinity-Houses »einer Person die Ausübung des Berufes als Schiffer und Lootse zu verbieten, wenn dieselbe sich nicht vorher einer Prüfung erfolgreich durch die Brüder der Schiffsgilde zu Hull unterzogen hatte.« Aus Newcastle stammt die Kenntniss einer im Wortlaut ähnlichem im Sinne gleichen Ordre zuerst aus dem Jahre 1505.

Am Anfang des Jahres 1844 richtete das Handelsamt, durch die Admiralität, an das Trinity-House zu Newcastle ein Schreiben, in dem angeregt war, gemeinsam die Examina der Führer und Steuerleute von Handelsschiffen vorzunehmen.



Des Weiteren wurde angefragt, ob das Trinity-House gewillt, die Prüfungen zu leiten. Eine bejahende Antwort erfolgte am 10. April 1844. Soweit Nachrichten vorliegen, gebührt Süd-Shields die Ehre, als erste Schiffer und Steuerleute im heutigen Sinne Prüfungen unterzogen zu haben. Unter der Auspice der »Coal Trade Association« und der »Tyne Insurance Clubs« wurde im Jahre 1840 zuerst eine Prüfungsordnung geschaffen. Es waren drei Klassen von Prüfungen möglich.

In der ersten Klasse, ohne Ausnahmen für Küsten, wurde eine genaue Kenntniss aller Bojen, Baken und Feuer, sowie eine solche der Kurse und Distanzen längs der Ostküste Englands vom Bestehen des Examens abhängig gemacht. Die zweite Klasse umfasste alle in der Fahrt zwischen Europa und Amerika Beschäftigten. Von den Examinanten wurde verlangt eine Mittagsbreite durch Meridianhöhe, die Hochwasserzeit und eine einfache Chronometerlänge berechnen zu können. Kandidaten, welche die Bedingungen der dritten und höchsten Klasse erfüllen wollten, mussten den Nachweis liefern, dass sie ausser den in Klasse II geforderten Kenntnissen auch die Breite durch doppelte Sonnenhöhen und die Länge vermittelt Mondstrecken festzustellen im Stande waren. Es giebt noch alte Seeloute, die seiner Zeit diese Lokalexamina bestanden haben. Ihre Zahl ist gering. Einer nach dem Andern wandert den Weg, der uns Allen beschieden ist.

Das Handelsamt hat die Prüfungen für Schiffer und Steuerleute obligatorisch seit dem 1. Januar 1851 eingeführt. Anfangs waren die an den Prüfling gestellten Anforderungen recht gering, jedoch in Zwischenräumen ist der Standard allmählig in demselben Masse gestiegen, wie der Bildungsgrad der Seeleute überhaupt. Die letzte verbesserte Auflage haben die Prüfungsvorschriften am 1. Januar 1898 erfahren. Personen, die am Besten befugt sind, ein Urtheil über den Unterschied in den Anforderungen früherer Jahre und jetzt zu fällen, sind der Anschauung, dass grosse Fortschritte gemacht seien. Die auf Grund der neuen Prüfungsvorschriften gestellten Anforderungen umfassen, neben der Kenntniss einer allgemeinen Bildung solche Wissenschaften, die in jeder Beziehung nothwendig und nützlich für den Schiffsoffizier eines Handelschiffes sind.

Es giebt viele Leute, welche die Anschauung vertreten, der theoretischen Navigation und nautischen Astronomie müsse grössere Aufmerksamkeit, wie gewöhnlich üblich, geschenkt werden. Demgegenüber muss gesagt werden, dass Bücherwissenschaft nur ein Theil seemännischer Bildung ist und dass andere Fähigkeiten erforderlich sind, um ein tüchtiger Schiffsoffizier und Befehlshaber zu sein. Zum Manöveriren eines Schiffes unter Dampf oder Segeln in schwieriger Lage auf See gehören Geistesgegenwart, ein schnelles und scharfes Auge und eine geschickte Hand bei plötzlich auftretenden, unerwarteten Ereignissen. Keine Schulbildung kann diese Eigenschaften ersetzen, denn sie sind das Resultat practischer Erfahrung auf See.

Die neuen Vorschriften sind seit mehr als 12 Monaten in Kraft und scheinen den in sie gesetzten Erwartungen zu entsprechen. Wie beabsichtigt, ist durch verschiedene Zusätze und Mehrforderungen die Anzahl der Kandidaten verringert, ganz besonders die nicht britischer Abstammung, denen das Verfassen eines fehlerfreien Aufsatzes in englischer Sprache natürlich grosse Schwierigkeiten bietet. In Süd Shields, Sunderland und West Hartlepool haben sich 552 Prüflinge im letzten Jahre gestellt, 84 % — davon nur 3,8 % Ausländer — haben ihr Examen bestanden.

Die Prüfungsvorschriften für Beschäftigte im Fischereibetriebe haben seit 1883 keine Aenderung erfahren. Die Zahl der im letzten Jahre Geprüften ist in Folge der grossen Zunahme von Fischdampfern erheblich gewachsen. Fischdampfer-Rheder sehen den Vorzug ein, welchen ihnen staatlich geprüfte Officiere zu bieten vermögen. Die Besatzung der meisten

Fahrzeuge participirt am Verdienst desselben und hat im Allgemeinen die Gewähr, pecuniär besser als ihre Kollegen auf anderen Handelsschiffen gestellt zu sein. Der Northumberland-Grafschaftsrath hat zur Etablierung von Fischerhulen, in denen sog. Küstennavigation (coastal-navigation) gelehrt wird, eine Summe Geldes ausgesetzt. Eine Wirkung dieser Maassnahme zeigt sich dadurch, dass das allgemeine bekannte ungehobelte Benehmen der Fischer in deren Nachwuchs einer grösseren Höflichkeit Platz gemacht hat. Ein Fischdampfer-Rheder äusserte kürzlich: »Niemand könne äusserlich zwischen einem Fischermann und einem Landarbeiter im Sonntagsstaat einen Unterschied bemerken. Sie (die Fischerleute) tragen Kragen und Manschetten, wenn sie an Land gehen.«

Die durch das Handelsamt ins Leben gerufenen Schulen haben eine Steigerung des Bildungsgrades in allen Klassen der seemännischen Bevölkerung zur Folge gehabt. Vor ca. 30 Jahren waren nicht mehr als 25 % aller Prüflinge des Schreibens und Lesens kundig. Bleibt auch heute noch Manches zu wünschen übrig, so darf man wohl mit dem erzielten Fortschritt in den letzten 10 oder 15 Jahren zufrieden sein.

Ein pensionirter Examiner, der im Alter etwas cynisch geworden ist, hat dem Verfasser Dieses Einiges über Schiffer und Steuerleute aus dem Jahre 1864 mitgetheilt. Er theilt die Prüflinge nach ihren Fähigkeiten und Charactereigenschaften in fünf Klassen, und zwar:

1. Gut erzogene, junge Leute mit gründlicher Schulbildung in ihrer Jugend, während ihrer Beschäftigung auf See bemüht die erworbenen Kenntnisse zu erhalten und zu erweitern, und in ihrem Berufe vorwärts zu kommen. Es ist ein Vergnügen sie zu examiniren. Sie geben zu Tadel keine Veranlassung und bestehen gewöhnlich ihre Prüfung mit »square yards«.

2. Junge Leute mit guter Erziehung, welche auf See vorgezogen haben, Räubergeschichten zu lesen anstatt sich weiter zu bilden und die, während sie sich an Land aufhalten, herumtummeln oder hinter den Schürzen der Schwestern ihrer Freunde herlaufen, anstatt die Schule zu besuchen. Sie sind ihres Examens so sicher, dass sie jede nähere Beschäftigung mit ihren Arbeiten für vollkommen überflüssig halten. Entweder durchs erste oder zweite Examen fallen sie sehr zu ihrem Erstaunen — glänzend durch. Die Meisten bessern sich, nachdem sie schlechte Erfahrungen gemacht haben.

3. Personen gesetzten Alters, deren Jugenderziehung vernachlässigt ist, hartnäckig eifrig studirende Leute von der Absicht beseelt, ihr Pensum zu bewältigen. Sie sind nicht übermässig geweckt, einige schiessen mitunter grobe Böcke, jedoch die Meisten bestehen nach dem dritten oder vierten Versuch ihr Examen. Ihre Seemannschaft ist besser als ihre Navigation. Sie gehören zu der Klasse von Seeleuten, die das Material zu tüchtigen und zuverlässigen Steuerleuten liefern; nur Wenigen ist beschieden das Kommando eines Schiffes zu führen.

4. Heftige, nervöse Personen, im Allgemeinen tüchtige Seeloute, schnell bei der Arbeit. Willig und prompt, wenn es gilt ein Kommando an Bord auszuführen. Sie sind auf See zu Hause; sobald sie jedoch das Prüfungszimmer betreten, hat sie ihr Witz verlassen. Gelingt es ihnen die ersten Aufgaben fehlerfrei zu arbeiten, dann tritt die verlorene Gleichmässigkeit ihrer Gemüthsstimmung wieder ein und die letzten Aufgaben werden gewöhnlich in zufriedeneustellender Weise gelöst. Haben sie den ersten Tag überstanden, dann finden sie auch, dass der Examiner nicht das verschrieene schreckliche Ungeheuer ist, wie sie sich ihn vorgestellt haben. In Seemannschaft bestehen sie oft ein gutes Examen.

5. Zuletzt kommt der Hoffnungslose (duffer). Er mag ein guter practischer Seemann sein, jedoch sowie er Zahlen sieht, läuft ihm Alles durch einander. Diese armen Kerle kommen wieder und wieder, das Resultat bleibt dasselbe — sie fallen durch. Es ist schmerzlich, sie immer wiederkehren

zu sehen. Glücklicher Weise gehören nur Wenige zu dieser Klasse. Einige von ihnen verlieren, nachdem sie wiederholt durchs Examen gerasselt sind, die Courage und suchen am Lande Beschäftigung.

Ich kenne einen sog. »Duffer«, der später ein sehr fähiger Schiffsführer wurde. Nicht weniger als fünf Mal hatte er sein Glück versucht, jedoch stets ergebnislos, weil die Arbeiten fehlerhaft und schlecht gelöst waren. Während des letzten Versuchs, es ist jetzt 25 Jahre her, fing es gleich schlecht an, er sass grübelnd über einer Aufgabe. Kein rettender Gedanke kam, obgleich er wiederholt seine Stirne mit der Hand drückte, wie man zu thun pflegt, wenn das Nachdenken fruchtlos ist. Am Tage des Examens herrschte ein fürchterlicher Wind. Plötzlich sprang durch einen Windstoss veranlasst, eines der grossen Fenster im Prüfungszimmer auf. Der verwirrte Kandidat sass mitten zwischen seinen Kollegen, in einiger Entfernung von dem aufgestossenen Fenster. Er sprang auf, habhte sich Platz und schloss das Fenster. War es die plötzliche Anstrengung, als er das Fenster gegen den starken Winddruck zumachte, die ihm frisches Blut ins Gehirn brachte, ich weiss es nicht, genug er bewältigte die ihm erst scheinbar unlösbare Aufgabe und bestand das ganze Examen. Später als Führer eines grossen Dampfers, 12 Jahre bei derselben Rhederei, hat er stets glücklich gefahren und sich den Namen eines erstklassigen Seemanns erworben.

In früheren Jahren, kürzten während des Examens viele Prüflinge, gleich Kriegsschiffen, wenn sie klar zum Gefecht machen, ihre Segel, d. h. sie entäusserten sich ihrer oberen Kleidungsstücke und arbeiteten in Hemdsärmeln. Ein unbegabter Schüler hat auch s. Zt. mal versucht den Examinator zu bestechen; die Strafe war aber so strenge, dass sich lange Jahre hindurch keine Nachahmer fanden. Eine ergötzliche Geschichte, deren Held ein recht einfacher junger Seemann war, ist noch heute bekannt, obgleich Jahrzehnte seitdem verflossen sind. Schiffskollegen haben dem jungen Mann, der sich zur Prüfung vorbereitete, erzählt, der Examinator trinke gerne »Einen«. Letzterer war ein hagerer, ernster und würdiger Herr, jedoch in seiner Weise zu Prüflingen, die er das erste Mal sah, sehr freundlich. Die mündliche Prüfung war vorüber, das Befähigungszeugniss sollte auf Veranlassung des Prüfenden dem glücklich »Bestandenen« übergeben werden. Trunken vor Freude über diesen Erfolg, platzte Dieser an den Examinator gerichtet mit den Worten heraus: »Will you go and have a glass of grog with me, sir?« Die Antwort des in jovialer Weise Eingeladenen kann wohl wegbleiben. Noch eine andere Geschichte erzählt Mr. John Gillie, in »N. M.« Ein junger Fischer, der vor seiner Prüfung steht, trifft den Examinator auf der Strasse. Auf des jungen Mannes Schulter ruht ein mächtiger Stockfisch. Sein Träger erläutert dem Gestrengen, dass er ihm zum Examen den Meeresbewohner — einen schöneren seiner Sorte habe er nie gesehen — zu dediciren gedenke. Er beabsichtige jetzt den Fisch nach der Privatwohnung zu bringen. Der Examinator war jedoch anderer Meinung. Leider drückte er dieselbe so deutlich aus, dass der arme Fischermann vorzog überhaupt kein Examen zu machen.

Als die neuen Prüfungsvorschriften noch in der Bearbeitung lagen, liefen bei der Regierung von öffentlichen Corporationen und Privatpersonen Verbesserungsvorschläge ein; zu den besten und brauchbarsten gehörten die der »Scottish Shipmaster's and Officers Federation«, deren Sekretär, Mr. Bolam, Director der Navigationsschule zu Leith, ist.

Gegenwärtig herrscht glücklicherweise in britischen Häfen kein Mangel, weder an öffentlichen noch privaten Navigationsschulen, um dem zukünftigen Schiffsführer eine entsprechende Erziehung angedeihen zu lassen. Die Schulschiffe »Worcester« in London, »Conway« in Liverpool dienen als Lehrinstitute für Jungen, die Gebühren sind gering und übersteigen kaum das Zahlungsvermögen des gewöhnlichen Mannes. Das »Liverpool

Nautical College«, die Trinity-House-Schule sowie die »Winterbottom«-Schule in Süd Shields sind Anstalten, in denen sowohl den Apprentice sowie den Extra Masteraspiranten die Kenntnisse gelehrt werden, welcher er zum Bestehen des Examen bedarf.

Die Hull Trinity-Schule ist ein ehrwürdiges Institut, sie besteht seit 112 Jahren. Anfänglich betrug die Anzahl der Zöglinge nicht mehr als 36, gegenwärtig ist die Zahl auf 150 gewachsen. Der Cursus dauert drei Jahre. Zehn Prämien à 5 £ für solche Knaben, die das beste Examen bestehen, werden gewährt; zur Auszahlung kommen dieselben jedoch erst nach Vollendung des ersten Jahres als Lehrling (apprentice) auf See. Die Uniform muss zweimal im Jahre erneuert werden, die Anschaffungskosten übersteigen 5 £ nicht. Jeder nach bestandener Prüfung entlassene Schüler erhält kostenlos eine Seeausrüstung für die erste Reise. Seit 1854 ist die Huller Anstalt mit dem Departement für Kunst und Wissenschaft vereinigt. Seit der Zeit sind seitens der englischen Königin etwa 50 Medaillen für besonders gute Leistungen verliehen.

Eine Urkunde aus dem Jahre 1837, welche über die Gründung der Marineschule in Süd Shields Aufschluss giebt, bestimmt, dass jeder Leiter der Anstalt im Range einem M. A. (Magister der freien Künste) von Oxford oder Cambridge gleich stehe und dass »jede des Lesens und Schreibens kundige Person, welche die ersten Grundbegriffe der Arithmetik kennt, 17 Jahre alt ist und ein Jahr zur See gefahren, oder in Lootsenfahrten beschäftigt gewesen ist, Aufnahme als Schüler beanspruchen darf. Der Unterricht wird kostenlos gewährt, die Anschaffungskosten für Bücher müssen durch den Schüler gedeckt werden.« Von 1861—1898 haben nicht weniger als 4024 Personen die Anstalt besucht, von diesen erhielten 3245 Certificate vom Handelsamt, als Steuermann oder Schiffer, 48 als extra master.

Im Jahre 1887 ist ein neues Lehrinstitut für Seeleute und Maschinisten in Shields eröffnet. Der jährliche Besuch schwankt zwischen 20 und 26, insgesamt haben seit 1887 nur 203 Knaben die Schule besucht. Man hatte mehr Theilnahme erwartet. Viele Sachen haben gewirkt, die scheinbare Apathie der Eltern und Schüler der Anstalt gegenüber erklärlich zu machen. Von allen Volksschülern in Shields, einer Stadt von 100 000 Einwohnern, widmen sich kaum 1½ % dem Seemannsberufe. Früher, vor ca. 40 Jahren, war das anders. Leider gewährt das Institut seinen Zöglingen, Remunerationen, wie sie in der Huller Schule gebräuchlich sind, nicht; andernfalls würde auch die Attraction eine grössere sein. Die Shields-Marine-Anstalt hat aber in anderer Hinsicht viel Segensreiches besonders für Fischer zu bewirken vermocht. Die Klasse der Letzteren bedarf noch sehr der Erziehung und Unterstützung, wenn auch schon Manches geschehen ist, den Fischern ihren Beruf zu erleichtern.

Die Zeitungen haben in letzter Zeit viel über den Mangel britischer Seeleute und Apprentices geschrieben und verschiedene Gründe als Ursache dieser Kalamität ins Feld geführt. Es ist festgestellt, dass beinahe ein Drittel aller auf englischen Schiffen beschäftigten Personen Ausländer, besonders Skandinavier sind. Ein Hauptgrund für die Abnahme des seemännischen Nachwuchses ist lediglich eine Geldfrage. Die jungen Leute verdienen heute an Land mehr. Die den Apprentices bezahlten Löhne haben sich seit 40—50 Jahren nicht geändert. Das Gesetz des Angebots und der Nachfrage wird mit der Zeit auch auf dieses Verhältniss einwirken. In der Uebergangszeit von Segel zu Dampf ist kein Bedarf nach Lehrlingen gewesen; glücklicherweise fehlt es an Zeichen nicht, die eine Aenderung voraussagen. Vorausschauende Rheder sehen ein, dass es in ihrem eigenen Interesse ist, wenn sie Apprentices führen und sie gut behandeln; von Anderen mag erwartet werden, dem gegebenen Beispiele nachzufolgen.

## Wittwen- und Waisenversorgung der Seelente.

Wie schon gelegentlich des Referats über die Verhandlungen des Deutschen Nautischen Vereins in Berlin von uns mitgeteilt ist, stimmte der Verein dem Antrage des Vorsitzenden der Seeberufsgenossenschaft, Herrn Laeisz, zu, als derselbe in überzeugender Weise befürwortete eine anderweitige Gestaltung der Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute herbeizuführen, sowie eine Wittwen- und Waisenversorgung zu schaffen.

Die vom Verein damals, am 28. Februar gefasste Resolution sollte zur Kenntniss des Herrn Reichskanzlers kommen, da dem Reichstag der Entwurf einer Revision des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes zugegangen war.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins, Herr Geh.-Rath Sartori, hat nunmehr auch dem Reichstage die Resolution übermittelt und zur Begründung noch Folgendes hinzugefügt:

„Das Bedürfniss, gegen die Folgen der Berufsgefahren sich selbst oder die Hinterbliebenen zu schützen, hat bei der seemannischen Bevölkerung schon früh zur Bildung von Seemannskassen, Schiffergilden und dergleichen geführt, und der Deutsche Nautische Verein hat sich bereits im Jahre nach seiner Constituirung — 1869 — mit dem Gedanken beschäftigt, eine allgemeine Seemannskasse ins Leben zu rufen.

Durch die §§ 48 und 49 der Seemannsordnung vom 27. December 1872 wurde der Rhederei eine Fürsorge für den erkrankten Seemann auferlegt, während das Krankenkassen-Gesetz für die gewerblichen Arbeiter, welches den Arbeitern  $\frac{2}{3}$  und den Arbeitgebern  $\frac{1}{3}$  der Lasten auferlegt, erst vom Jahre 1883 datirt.

Das Unfallversicherungs-Gesetz für die Seelente und andere bei der Seefahrt beteiligten Personen ist unterm 13. Juli 1887 erlassen und hat sich, wie vielseitig anerkannt worden ist, sehr bewährt. Es hat darin jedoch die Entschädigung für die Folgen von klimatischen Krankheiten nicht aufgenommen werden können. Dies erweist sich für alle Beteiligten als ein Mangel an Fürsorge, der schnellmöglichst beseitigt werden sollte.

Das Invaliditäts- und Altersversicherungs-Gesetz vom 22. Juni 1889 hat für die Seelente nur einen ganz geringen Nutzen gebracht. Die Seeleute gehen sehr häufig in andere Berufe über und kommen nur selten in den Genuss von Invaliden- und Altersrenten. Trotzdem für diese Versicherung von Rhedern und Seeleuten zusammen jährlich etwa 400 000  $\mathcal{M}$  aufgebracht werden müssen, gelangt an Invaliden- und Altersrenten für Seeleute nur ein winziger Theil dieser Summe zur Auszahlung. Wenn dieselbe sich auch nicht ganz genau feststellen lässt, so darf man doch annehmen, dass die Schätzung, dieser Theil betrage nur etwa 10 000  $\mathcal{M}$ , richtig ist.

Das Bestehen dieses Missverhältnisses und jenes Mangels im Unfallversicherungs-Gesetze haben schon seit Jahren die Veranlassung gegeben, dass von den nautischen Kreisen, namentlich von dem Deutschen Nautischen Verein und der See-Berufsgenossenschaft der weitere Ausbau der socialpolitischen Versicherungsgesetzgebung gewünscht wird, dergestalt, dass auch die Wittwen und Waisen der an Krankheiten verstorbenen Seeleute rentenberechtigt, und dass die Folgen der klimatischen Krankheiten entschädigt werden, dass ferner nach dem Urtheil Sachverständiger nothwendig bald eine entsprechende Ausdehnung der Versicherung und dafür eine separate Kasse geschaffen und der See-Berufsgenossenschaft übertragen werde.

Es wird angenommen, dass mit jenen von der See-Berufsgenossenschaft eingezahlten 400 000  $\mathcal{M}$  dieser weitere Ausbau sich wird bestreiten lassen. Sollte es indessen nicht der Fall sein, so hat die Genossenschafts-Versammlung am 1. Juni 1896 den Beschluss gefasst, die Consequenzen zu übernehmen und die erwachsenden Differenzen durch die Gesamt-

beit der Rheder zu decken, sofern nicht auch die Beiträge der Versicherten allgemein eine Erhöhung erfahren sollten, in welchem Falle auch die See-Berufsgenossenschaft entsprechend höhere Beiträge von den Versicherten werde erheben können.

Es wird nur als billig angesehen werden können, wenn dasjenige Kapital, welches von der Seeschifffahrt während des Bestehens des Gesetzes vom 22. Juni 1889 eingezahlt ist und auf 2½ Millionen  $\mathcal{M}$  zu schätzen ist, nach Abzug der für Renten an Seeleute und Verwaltungskosten verausgabten Summe, jener zu bildenden Kasse überwiesen würde.

Nach dem dem hohen Reichstag im Vorjahre zur Berathung vorgelegten Gesetzentwurf, betreffend Abänderung des See-Unfall-Versicherungsgesetzes sollte der See-Berufsgenossenschaft die Handhabe geboten werden, die seit lange gehegten Wünsche, betreffend den weiteren Ausbau der Versicherung für Seeleute zur Ausführung zu bringen. Doch gelangte diese so wenig wie die geplante Revision der anderen Versicherungsgesetze zum Abschluss.

In dem jetzt dem hohen Reichstage vorgelegten Gesetzentwurf fehlt eine Bestimmung über eine diesbezügliche Regelung der Versicherungs-Gesetzgebung für die Seeleute gänzlich.

Hinzuzufügen ist dieser durchaus sachgemässen Erklärung nur der Wunsch, es mögen sich im Reichstage genügend Vertreter finden, die dem Postulat der deutschen Seelente aller Chargen endlich einmal gebührende Berücksichtigung schenken. Geschieht Das, so dürfte ein im positiven Sinne gefasster Beschluss wohl nicht fehlen.

## Seeamtsverhandlungen.

**Seeamt zu Hamburg.** Doppelschraubendampfer »Pretoria« Kapitän Karlowa, Rheder Hamburg-Amerika Linie, war mit schwer beschädigten Ruderquadranten, ohne fremde Hilfe nach Plymouth, von der Reise Hamburg-New-York, zurückgelaufen. Im nachstehenden seeamtlichen Urtheile ist der Haltung des Kapitäns und seiner Officiere mit Recht lobend gedacht. Der Spruch lautet: »Der Bruch des Steuerapparates der »Pretoria« am 3. Februar 1899 auf der Reise des Schiffes nach New-York ist während eines schweren Sturmes erfolgt, von dem das Schiff auf seiner Fahrt betroffen wurde. Ob der Bruch seines durch die renommierte Werft von Harland & Wolff in Belfast bezogenen patentirten Steuerapparates von Wilson & Pirrie möglicherweise auf nicht ausreichende Dimensionirung der gebrochenen Pinne zurückzuführen, oder ob nicht andere Factoren ausschlaggebend zur Herbeiführung des Bruches mitgewirkt haben, hat sich mit Sicherheit nicht feststellen lassen. Die Schiffslauttechnik wird sich in die Erfahrung mit Schiffen dieser Dimensionen erst hinein leben müssen. Das Material der zuerst gebrochenen Pinne ist nach den angestellten Proben in Festigkeit und Dehnung als ein gutes zu bezeichnen. Schiffer Karlowa hat nach dem Unfall die ihm zugefallene schwierige Aufgabe, mit jenem grossen, nahezu manövrierunfähigen Schiffe nach der englischen Küste zurückzukehren, in vorzüglicher Weise gelöst. In gleich hervorragender Weise haben sich der erste Steuermann von Hoff und insbesondere der erste Maschinist Korte bei Wiederherstellung der Steuerfähigkeit des Schiffes ausgezeichnet. Auch die übrige Mannschaft hat in jeder Weise ihre Pflicht gethan.«

**Seeamt zu Bremerhaven.** Zusammenstoss des deutschen Viermasters »Renée Rickmers« mit dem amerikanischen Dreimastschooner »Elnorah«. Es wehte in der Nacht der Kollision leichter SO, die Luft war klar. Im Westen stand eine Wolkenwand. Auf der »Renée Rickmers« war der Kurs SWzS, auf der »Elnorah« OSO. Als von Letzterem die Lichter der »Renée Rickmers« gesichtet wurden, war die eigene rothe Laterne zwecks Reinigung weggenommen. Ueberhaupt sollen



auf der »Elnorah« die Laternen häufig schlecht gebrannt und ein öfteres Trimmen erfordert haben. Die auf Wache befindlichen Leute von »Renée Rickmers« sahen erst nach längerer Zeit ein weisses Licht, das anscheinend hin- und hergeschwenkt wurde, später auch das rothe Licht. Mittlerweile waren die Schiffe einander so nahe gekommen, dass die Kollision unvermeidlich erschien und auch, trotzdem das deutsche Schiff noch  $2\frac{1}{2}$  Strich abfiel, erfolgte. Der Spruch des Seeamts lautet: »Am 22. October 1897, 4 Uhr 30 Min. Morgens hat zwischen dem deutschen Viermastschiff »Renée Rickmers« und dem amerikanischen Dreimastschooner »Elnorah« an der süd-kalifornischen Küste auf  $40^{\circ} 48' N$  und  $125^{\circ} 30' W$  ein Zusammenstoss stattgefunden, in Folge dessen der Schooner von der Mannschaft verlassen wurde und später gesunken ist. Die Besatzung wurde an Bord der »Renée Rickmers« aufgenommen und später durch den amerikanischen Zollkreuzer »Corwin« in Santa Barbara gelandet. Die Schiffsleitung der »Renée Rickmers« trifft an dem Zusammenstosse, der auf mangelhafte Lichterführung seitens des Schooners zurückzuführen ist, kein Verschulden.«

## Schiffbau.

**Bauftrag.** Wie die »Rost. Zeitg.« vernimmt, hat die Rostocker Actiengesellschaft Neptun, Schiffswerft und Maschinenfabrik, kürzlich den Bau eines Fracht-Schraubendampfers für französische Rechnung mit der Firma Roy & Lebreton, Rouen, contrahirt. Die Abmessungen des Schiffes sind:  $292' \times 42' \times 19'$ ; die Maschine erhält 850 HP ind., womit das Schiff in beladener Fahrt eine Geschwindigkeit von reichlich 9 Knoten erreichen wird.

**Bauftrag.** Die jüngst inaugurierte amerikanische Rhederei, »American Hawaiian S. S. Comp.«, hat bei Roche, Chester (Pa.) zwei mächtige Frachtdampfer in Bauauftrag gegeben. Die Dimensionen sind festgesetzt auf:  $430' \times 50' \times 33\frac{1}{2}'$ , Tragfähigkeit 8500 t, Maschinenstärke 3000 i. Pf.-Kr. Der tägliche Kohlenverbrauch bei einer Geschwindigkeit von 12 Meilen die Stunde soll nur 25 t betragen. Die Bunkerräume gewähren 1500 t Kohlen Platz.

**Stapellauf.** Auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck liefen am 19. und 20. d. Mts. zwei für die Vereinigte Bugsir- und Frachtschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg neu-erbaute Leichter vom Stapel, die die Namen »Kobold« und »Bazar« erhielten. Die Dimensionen der Leichter sind:  $150' \times 27' \times 12'3"$  engl. Bei einem Tiefgang von 9' laden die Leichter 600 t.

**Stapellauf.** Für die deutsche Tagesroute Kiel-Korsör ist am 24. d. Mts. von Howaldtswerke in Kiel ein neuer (dritter) Doppelschrauben-Postdampfer vom Stapel gelassen und hat mit Genehmigung des Prinzen Heinrich von Preussen den Namen »Prinz Sigismund« erhalten. Mit diesem Dampfer verfügt diese rührige deutsche Linie zwischen Deutschland und Skandinavien über drei grosse, schnelle und prächtige Doppelschraubendampfer »Prinz Waldemar«, »Prinz Adalbert« und »Prinz Sigismund«, welche mit allen Verbesserungen der Neuzeit ausgestattet, die weitestgehenden Ansprüche zu befriedigen geeignet sind. Dies ist auch bei der ersten Einstellung dieser Dampferklasse vom Publikum anerkannt worden, dessen Gunst die schönen Schiffe sich rasch erobert haben. Die grossen Speisesalons gestatten die gleichzeitige Bewirthung von über 100 Personen. Die Geschwindigkeit der Schiffe beträgt 15 Knoten, welche die Strecke zwischen Kiel und Korsör in rund fünf Stunden zurücklegen und die Fahrt über

See auf nur 2 Stunden abkürzt. Die Einstellung des neuen Dampfers wird von der Rhederei, der Kieler Firma Sartori & Berger, zum Juni erfolgen und damit den Touristen Gelegenheiten geboten, denselben in Augenschein zu nehmen und sich an einem neuen Beweis der vorzüglichen Leistungsfähigkeit deutscher Schiffbaukunst zu erfreuen.

**Stapellauf.** Das erste Schiff, das in Shanghai gebaut, die deutsche Flagge zu führen bestimmt ist, wurde Mitte März auf der Werft des Old Dock (S. C. Farnham & Co., Lim.) vom Stapel gelassen. Das Schiff ist Eigenthum des Nord-deutschen Lloyd und hat folgende Dimensionen:  $120' \times 21' \times 11'$ . Es wird Hoch- und Niederdruckmaschinen mit Oberflächen-Kondensation und Cylindern von 18 und 36 Zoll bei 27 Zoll Hub erhalten, sowie einen Dampfkessel, der 12 Fuss im Durchmesser hat und 10 Fuss 7 Zoll lang ist. Der Dampfer erhielt in der Taufe den Namen »Bremen«. Ausser der »Bremen« befinden sich z. Zt. in Shanghai im Ganzen 7 Neubauten, von denen ein 65 Fuss langer Tender bereits vom Stapel gelaufen und für Port Arthur bestimmt ist. Von drei grösseren Flussschiffen, die dagegen noch auf dem Helgen stehen, werden nicht weniger als zwei die deutsche Flagge den Yangtsekiang hinauftragen. Es sind dies 247 Fuss lange Doppelschraubendampfer, die für Herren Arnhold, Karberg & Co. gebaut werden. Der dritte dieser Dampfer ist für eine englische Firma bestimmt, die ihn von Hongkong aus auf dem Westfluss fahren lassen will. Von drei Pontons, die endlich noch auf dem Old Dock auf Stapel liegen, sind ebenfalls zwei für den Yangtsekiang von den Herren Arnhold, Karberg & Co. bestellt.

**Probefahrt.** Der auf der Klawitter'schen Werft in Danzig für die königl. Bauinspektion in Memel neu erbaute Raddampfer »Graf Bismarck« machte am 10. April seine Probefahrt auf See. Die 150 ind. Pf. starke Maschine gab dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 10,3 Knoten pro Stunde.

**Probefahrt.** Der auf der Werft von Wm. Gray & Co., Ltd., West-Hartlepool, für Rechnung der Hamburger Rhedereifirma C. Andersen neuerbaute Dampfer »Claudius« machte am 20. April seine Probefahrt, die zur vollen Zufriedenheit verlief, worauf der Dampfer seine erste Reise nach Philadelphia antrat. Mit allen Verbesserungen der Neuzeit ausgestattet, hat der Dampfer ausser 800 t Wasserballast im doppelten Boden, in einer Länge von 260 Fuss Seitentanks, die vom Schiffsboden bis zur Oberkante des Decks reichen und Raum für weitere 1000 t Wasserballast bieten. Durch diese Einteilung wird das Gewicht des Wasserballasts gleichmässiger vertheilt, und das giebt dem Schiffe eine weit bessere Seetüchtigkeit sowie durch die doppelte Wand eine grössere Verstärkung. Die Dimensionen des »Claudius« sind  $358' \times 51' \times 27'$  mit 6700 t Schwergut.

## Vermischtes.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Während des Vierteljahres vom 1. Januar bis 31. März 1899 haben 4029 Schiffe (gegen 3437 Schiffe in demselben Vierteljahr 1898) mit einem Netto-Raumgehalt von 511 332 Reg.-T. (1898 432 503 Reg.-T.) den Kaiser Wilhelm-Kanal benutzt und, nach Abzug des auf die Kanalabgabe in Anrechnung zu bringenden Elblootsgeldes, an Gebühren 288 113 .M (1898 232 599 .M) entrichtet. Davon entfielen auf den Monat März 1667 Schiffe (1898 1622 Schiffe) von 193 738 R.-T. (1898 172 743 R.-T.) und 105 050 .M (1898 92 039 .M) Gebühren.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—31. März 1899 und 1898 folgende Seeschäden gemeldet worden: Totalverluste erlitten 24 Dampfer,

81 Segler 1898 und 34 Dampfer, 54 Segler 1899, Beschädigungen: 364 Dampfer, 260 Segler in 1898 und 394 Dampfer und 188 Segler 1899. Nach Flaggen geordnet gingen im März 1899 folgende Schiffe verloren: Amerikanische 2 Dampfer, 2 Segler; brasilianische 2 Segler; britische 23 Dampfer, 17 Segler; chilenische, dänische je 1 Segler; deutsche 3 Dampfer, 4 Segler; französische 5 Segler; griechische 1 Segler; niederländische 1 Dampfer, 1 Segler; norwegische 1 Dampfer, 0 Segler; österreichische 1 Dampfer; portugiesische 2 Segler; russische 1 Dampfer, 2 Segler; schwedische 1 Dampfer, 1 Segler; spanische 3 Segler und unbekannt 1 Dampfer, 3 Segler.

**Schiedsgericht für Unfallversicherungssachen.** Ein Heizer ist am 30. Juli 1898 auf dem Dampfschiff »Prof. Woermann« auf der Rhede von Lagos erkrankt und am 1. August 1898, wie vermuthet wird, an Hitzschlag gestorben. Der Anspruch der Mutter des Verstorbenen auf Ascendentenrente ist von der See-Berufsgenossenschaft abgewiesen worden: 1. weil es an dem Nachweise fehlt, dass ein Betriebsunfall den Tod verursacht hat und 2. weil der Sohn bei Lebzeiten nicht der einzige Ernährer seiner Mutter gewesen ist. Das Schiedsgericht verwirft die dagegen erhobene Berufung aus folgenden Gründen: Es erscheint nicht ganz aufgeklärt, ob der Sohn der Klägerin in Folge von Klimafieber oder Hitzschlag verstorben ist. Im ersteren Falle würde ein Betriebsunfall nicht vorliegen, im letzteren nur dann, wenn nachweislich der vom Hitzschlag Betroffene durch die Art oder den Ort seiner Betriebsarbeit der schädigenden Einwirkung grosser Hitze in besonderer Weise ausgesetzt gewesen, was nach dem bisher Ermittelten keineswegs der Fall gewesen ist. Des Weiteren findet der Einwand, dass der Verstorbene nicht der einzige Ernährer seiner Mutter gewesen begründete Anerkennung. Wollte man aber selbst trotz fehlenden Beweises als wahr annehmen, dass der verunglückte Sohn die Mutter im Jahr mit 150  $\mathcal{M}$  unterstützt, und dass sie selbst nur etwa 200  $\mathcal{M}$  verdient hat, so würde sie selbst dann Anspruch auf Hinterbliebenenrente nicht erheben können. Sie hat also keinenfalls mit dem Sohn ihren einzigen Ernährer verloren. — Ein Matrose ist am 2. Februar 1898 mit dem Segelschiff »Poncho« auf der Reise von Hamburg nach Santos in Folge einer Kollision untergegangen und jedenfalls ertrunken. Der erhobene Anspruch des Vaters auf Ascendentenrente ist von der See-Berufsgenossenschaft abgewiesen. Auch das Schiedsgericht erkennt auf Abweisung der klägerischen Ansprüche aus folgenden Gründen: Nach Auskunft der Polizeibehörde in Neumünster und den eigenen Angaben des Klägers hat der verstorbene Sohn die Eltern in keiner Weise unterstützt, vielmehr denselben erhebliche Kosten verursacht und beträgt das Diensteinkommen des Klägers als Postsekretär jährlich 3600  $\mathcal{M}$ . Die Abweisung war selbstverständlich, da Ascendenten nur Anspruch auf Hinterbliebenenrente haben, wenn der Verstorbene bei Lebzeiten ihr einziger Ernährer gewesen und falls sie bedürftig sind.

**Die Mitgliedschaft Hamburg des Seemannsverbandes in Deutschland** hielt in voriger Woche eine Generalversammlung ab. Auf der Tagesordnung stand u. A.: Bericht des Kassiers und des Vorstandes. Laut Kassenbericht hat die Mitgliedschaft Hamburg des Seemannsverbandes in Deutschland in der Zeit vom 1. Januar bis zum 31. März d. J. eine Einnahme von 3684,82  $\mathcal{M}$  erzielt, während die Ausgabe 3258,54  $\mathcal{M}$  betragen hat. Mit hin ist ein Ueberschuss von 416,28  $\mathcal{M}$  erreicht worden. Es haben durchschnittlich 1202 Mitglieder ihre regelmässigen Beiträge bezahlt. Am 31. December 1898 betrug die Zahl der Mitglieder 1518. Im 1. Quartal sind 267 neue Mitglieder in die Mitgliedschaft aufgenommen worden, während 6 Mitglieder ausgeschieden sind. Am 1. d. Mts. betrug die Mitgliederzahl 1776 und der Kassensaldo 3061,11  $\mathcal{M}$ . Der Bericht des Vorstandes über die Thätigkeit der Mitgliedschaft führte aus, dass

im verflossenen Vierteljahr vier öffentliche Seemannsversammlungen und zwei Mitgliederversammlungen abgehalten worden sind. Es wurden 3500—4000 Flugblätter an die Seeleute hier in Hamburg vertheilt. Das Organ des Seemannsverbandes in Deutschland, der »Seemann« ist in einer Auflage von 1000 Exemplaren zur Ausgabe gelangt und hat dadurch eine erhebliche Vermehrung erfahren. Im Uebrigen wurden mehrere Gesuche von Mitgliedern um Gewährung von Rechtsschutz und Unterstützungen bewilligt. Ein Antrag des Vorstandes auf provisorische Anstellung eines Vereinsboten wurde dem Vorstand zur nochmaligen Berathung überwiesen.

**Die Union Steamship Company** berichtet, dass die schon für 1897 zu moldende Gedrücktheit in den Geschäftsverhältnissen der südafrikanischen Kolonien auch im Jahre 1898 fort dauerte und den Betrieb der Gesellschaft in sehr fühlbarer Weise beeinträchtigte. Ausserdem kam hinzu, dass der Ausstand der Zechenarbeiter in Süd-Wales und die dadurch vertheuerten Kohlen zu wesentlich höheren Ausgaben drängten. Die Direction beabsichtigt für 1898 eine Dividende von 14 s auf die mit 20 £ eingezahlten und von 7 s auf die mit 10 £ eingezahlten Actien zur Vertheilung zu bringen, so dass mit Einschluss der im October vorigen Jahres gezahlten Interimsdividenden sich ein Jahresertragniss von 5½ % ergeben wird.

**Subventionirte japanische Dampferlinien.** Dem japanischen Parlament ist eine Regierungsvorlage betreffs Subventionirung der japanischen Dampferlinien zugegangen, die zwischen Japan und Europa oder den Ver. Staaten laufen. Die Subvention soll vom 1. Januar 1900 ab auf 10 Jahre bewilligt werden. Für die europäischen Linien ist ein Betrag von jährlich 2673894 Yen ausgeworfen, für die Seattle-Linie ein solcher von 654000 Yen und für die Hongkong-San Francisco-Linie einer von 1013890 Yen. Bedingung ist, dass für die europäische Linie mindestens 12 Dampfer von wenigstens je 6000 t Gehalt und einer Fahrgeschwindigkeit von nicht weniger als 14 Knoten die Stunde eingestellt werden. Auf der Linie Hongkong-San Francisco müssen mindestens 3 Dampfer von je 6000 t und einer Fahrgeschwindigkeit von wenigstens 17 Knoten gehen, und auf der Seattle-Linie die gleiche Anzahl ebenso schneller Schiffe. Auf den europäischen Linien muss der Verkehr mindestens 14tägig, auf den amerikanischen Strecken mindestens monatlich sein. Die Post ist von den Dampfern kostenlos zu befördern.

## Kleine Mittheilungen.

Die britische Regierung hat die ihren Auxiliarkreuzern gewährte jährliche Subvention von 48600 £ auf 65000 £ erhöht.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 24. April. Von der Wahl eines Schriftführers, an Stelle des verstorbenen Dir. Landeier's, wird abgesehen, da eine Statutenänderung bevorsteht und die Absicht vorliegt den Posten des Schriftführers mit dem des Archivars zu verbinden und eine Sekretärstelle zu schaffen. Im Fragekasten ist eingegangen: »Welcher Unterschied besteht zwischen der Ausfertigungs- und Vermessungsbehörde, soweit dieselben zur Ausstellung von Messbriefen dienen?« Von einem Herrn Brandes wird eine Erfindung vorgeführt, die zum Zweck hat, an Bord befindliche Werthpapiere und Juwelen beim Schiffsuntergang zu bergen. Der Tresorbehälter, ein massiver wasserdichter Kasten, steht durch eine Drahttrosse mit einer Boje in Verbindung, die in Funktion tritt, sobald das Schiff sinkt. Die Erfindung wird in empfehlenswerther Weise besprochen und

Herrn Brandes empfohlen, verschiedene in Anregung gebrachte Verbesserungen an dem Apparat vorzunehmen. Nach Erledigung der Eingänge hielt ein zwangloser Commers die Mitglieder noch recht lange in nichts weniger als trüber Stimmung bis zum Anbruch des neuen Tages beisammen. Die Saison ist damit beendet und die Sitzungen werden bis zum ersten Montag im October unterbrochen.

#### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 26. April. Der Vorsitzende theilt das Ableben Herrn Kapitän Nissen's mit; das Andenken an den Verstorbenen findet die übliche Ehrung. Hierauf wird zur Tagesordnung, die »Elbesseelootsenfrage« geschritten. Die erste Anregung sich abermals mit diesem Thema zu beschäftigen, gab dem Verein ein vom 11. März unter Sprechsaal befindlicher Artikel der »Hansa«. Hier war darauf hingewiesen, dass die britischen Schiffe »Four Winds« und »Falls of Foyers«, ohne einen Lootsen erhalten zu haben, bei Helgoland gestrandet seien. An diese vorgebrachte Thatsache, sowie an Vorschläge, die der Verfasser des Eingesandts s. Zt. gemacht, knüpfte sich eine lebhaft erörterte, deren Einzelheiten die lokale Presse als willkommene Gelegenheit betrachtete, auch ihren Standpunkt zur Lootsenfrage klarzustellen. Es entstand eine Serie von Artikeln, deren Verfasser sich nicht allein darauf beschränkten, die in gegnerischen Arbeiten aufgestellten Behauptungen anzugreifen resp. zu widerlegen, sondern dieselben mit den Anschauungen des Vereins Deutscher Seeschiffer identificirten und dementsprechend den Verein zur Zielscheibe unverschämter Angriffe machten. Der Verein konnte annehmen und nahm auch an, auf die am 15. d. M. gefasste Resolution in sachgemässer, dem Ton und Inhalt der Resolution entsprechender Weise Erwidern zu erhalten, niemals aber hatte auch nur ein Mitglied geahnt, geschweige denn erwartet, gegen den Verein Angriffe gerichtet zu sehen, deren Inhalt von Gehässigkeiten strotzte. Man war, da die in Rede stehende Schmühschrift angeblich aus Cuxhavener Lootsenkreisen kam, um so mehr erstaunt, weil, als sich s. Zt. das Bedürfniss geltend machte, einen Lootsendampfer in Betrieb zu setzen, gerade die Cuxhavener Seelootsen Bittschriften an den Verein sandten, er möge an zuständiger Stelle im genannten Sinne vorstellig werden. Von einer Seite wird stark bezweifelt, dass der Autor der gehässigen Schrift ein Cuxhavener Seelootse sei, obwohl er mit den Verhältnissen sehr vertraut zu sein scheint. Redner meint, der Verfasser müsse eine in verantwortlicher Stellung befindliche Person sein, für die es von grösstem Interesse ist, wenn das Elbesseelootsenwesen einer öffentlichen Kritik nicht unterzogen werde. Auf allseitigen Wunsch beschliesst der Verein, solche der Gehässigkeit und anderen ähnlichen Gefühlen entsprungene, gegen ihn gerichtete Angriffe in Zukunft vollständig unbeachtet zu lassen. Verlesen wurde die ganze Artikelserie nur deshalb, um den Mitgliedern zu zeigen, welche Bedeutung die lokale Presse den Beschlüssen des Vereins Deutscher Seeschiffer beigemessen habe.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 20. April stattgefundenen ausserordentlichen Generalversammlung, die sehr gut besucht war und unter der Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurden zunächst zwei Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen waren zu verzeichnen, eine Eingabe abseiten des Deutschen Nautischen Vereins an den Reichstag betr. Alters- und Invaliditätsversicherung für Seeleute und verschiedene Schreiben von Mitgliedern oder Angehörigen solcher, aus Steinkirchen, Breslau und hier. Hierauf wurde über den, vom Verwaltungsrathe vorgelegten Entwurf des Contractes mit dem Stellungsvermittler verhandelt und derselbe einstimmig genehmigt. Sodann erfolgten Verhandlungen über einige interne Angelegen-

heiten, sowie Ersatzwahlen für vier in See gegangene Herren zum Verwaltungsrathe, worauf die Versammlung geschlossen wurde.

### Frachtenberichte.

#### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 26. April 1899.

Ausgehende Frachten sind nach wie vor flau und Ordres sind nur in beschränkter Anzahl vorhanden. Heimfrachten sind im Allgemeinen unverändert. Salpeterfrachten von der Westküste sowie Getreidefrachten von Californien sind fest, aber fast leblos. Nachstehend geben wir einige der letzten Abschlüsse:

- »Eurasia«, Liverpool/Newcastle N. S. W. und Sidney, 15/— per t d. w.
- »Perseverance«, Maryport/Java, 19/—.
- »River Falloch«, Frazer River/Liverpool oder London, 30/3, Lachs.
- »British Princess«, Portland/Callao, 20/—.
- »Helensburgh«, Newcastle N. S. W./San Francisco, 15 3, Kohlen.
- »Armenia«, Albany/U. K., 45/—, Jarroh.
- »Rosshire«, Moji/San Francisco, 8/6, Kohlen.

### Sprechsaal.

(Eingesandt.)

Gestatten Sie mir auf das Eingesandt in No. 15 der »Hansa« zu antworten. Nicht aus dem Grunde, weil ich den Ausführungen des Herrn Secofficiers entgegen zu treten wünsche. Keinesfalls, ich stimme ihm in Allem — vielleicht nicht ganz in seiner Kritik über die Segelschiffahrt — zu. Der Grund nachstehender Zeilen ist, den Vorwurf der Indifferenz von mir und meinen Kollegen zu wälzen. Ich, und ich glaube die meisten seemannischen Abonnenten der »Hansa«, bekommen dieselbe erst in die Hände, wenn wir auf See sind. Die kurze Zeit im Heimathafen gehört ausser dem Dienst, der Familie, dem Vergnügen und vielleicht den Depeschennachrichten der Tagesblätter oder noch lieber den »Fliegenden Blättern«. Nur höchst selten wird sich ein activer Kollege im Heimathafen damit beschäftigen, die rein technischen nur zur Belehrung und Anregung dienenden Artikel der »Hansa« zu studiren. (Hoffentlich nehmen Sie, Herr Redakteur, mir diese Aeusserung nicht übel. Ich bezwecke damit keinesfalls eine Verletzung.) Diesen für Seeleute oft höchst interessanten Abhandlungen gehören unsere Mussestunden auf See. Dort habe ich Ende März No. 9 der »Hansa« gelesen und mir auch vorgenommen: »So wie du Zeit hast, willst doch mal darauf antworten«. — Aber wie das mit dem Antworten manchmal ist. Paar Tage später stellte sich Nebel ein und nachdem dieser drei Tage geherrscht, waren wir nicht mehr weit vom Ankuftshafen entfernt. Auf der Heimreise hatte ich so verschiedene Sachen zu regeln, dass mir der Artikel ganz aus dem Gedächtniss gekommen ist. Und ähnlich geht es den meisten Kollegen auch. Eine sachgemässe Widerlegung des Artikels nimmt für Jemand, der nicht täglich mit der Feder zu thun hat, mehrere Stunden in Anspruch und strengt als ungewohnte Arbeit sehr an. Wir sind nun aber schon grade genug geplagt. Nennen Sie es also nicht Gleichgültigkeit, Herr Secofficier, wenn seitens der seemannischen Abonnenten der »Hansa« dem Blatte nicht mehr offenkundiges Interesse entgegengebracht wird. Ich verspreche Ihnen aber, bringt der Sprechsaal der »Hansa« wieder einen so angriffsfähigen Artikel, ich werde antworten.

Bremenhafen, im April.

Ein Schiffsführer.



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-Handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinböf 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-Handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-Handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. f.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 18.

Hamburg, den 6. Mai.

XXXVI. Jahrgang

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Ueber Schiffsführung ohne Chronometer. (Schluss.) — Anregung zu Verbesserungen der Fischerlichter. — Seeamtsverhandlungen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte.

### Auf dem Ausguck.

Die **deutsche Tiefsee-Expedition** mit dem Dampfer „Valdivia“ hat ihre erfolgreiche Reise beendet. Dass die ganze, oft sehr gefährliche Fahrt ohne jeden Unfall, welcher der Schiffsführung zugeschrieben werden könnte, verlaufen ist, dürfte als weiterer Beweis für die Qualifikation unserer Seeleute gelten. Wir beglückwünschen Herrn Kapt. Kreeh sowie die Officiere und Mannschaft zu diesem Erfolg. Wie aus einer Depesche unseres Kaisers hervorgeht, sollen auch die wissenschaftlichen Expeditionstheilnehmer sehr mit dem Ergebniss und Verlauf der Reise zufrieden sein. Anlass dazu haben sie schon durch die Wiederauffindung der Bouvet-Insel, ein in der ganzen Weltpresse verbreitetes Ereigniss von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Wir werden, wenn später der „Reichs-Anzeiger“ Einzelheiten aus dem Ergebniss der Reise veröffentlicht, auf die deutsche Tiefsee-Expedition zurückkommen.

Die zur Berathung über das **Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe** gewählte Reichstagskommission nahm einstimmig den Gesetzentwurf mit der Aenderung an, dass den Rhedern unter gewissen Voraussetzungen die Wahl des Registerhafens freigestellt werden müsse. Diese Mittheilung wird Herrn Dr. Gütschow als Delegirten des Vereins Hamburger Rheder und Herrn Dr. Schaps in gleicher Eigenschaft vom Nautischen

Verein zu Hamburg, als welche Beide gelegentlich der Berathung über den „Begriff des Heimathhafens“ im Deutschen Nautischen Verein fungirten, mit Recht erfreuen. Wenngleich beide Referenten in manchen Fragen des umfangreichen Entwurfs einen verschiedenen Standpunkt vertraten, in dem Punkte der freien Wahl des Registerhafens stimmten sie überein. Ist der Beschluss der Commission nicht immer mit der Anschauung des Plenums im Reichstag zu identificiren, so wird man im vorliegenden Falle, wo es sich um eine Frage rein fachmännischer Natur handelt, wohl ohne Bedenken die Zustimmung des Reichstags erwarten dürfen. Nicht zu vergessen ist, dass auch unlängst der Nautische Verein zu Hamburg, auf Aufforderung Herrn Geh. Rath Sartori's zum Entwurf des Gesetzes über die Nationalität der Kauffahrteischiffe Stellung nahm und demselben Beschluss, wie ihn jetzt die Reichstagskommission gefasst, zustimmte. Da unseres Wissens von anderen Seiten, als den erwähnten, Vorschläge nach dieser Richtung nicht gemacht sind, dürfen der Deutsche Nautische Verein in seiner Gesamtheit und die beiden Hamburger Juristen im Besondern mit Genugthuung bekunden, dass ihre Stimmen an maassgebender Stelle Gehör und Berücksichtigung gefunden haben. Die deutschen Rheder, für die es von nicht geringer Bedeutung war, in welchem Sinne die Frage gelöst wurde, haben Veranlassung, mit dem Reichstagskommissionsbeschluss zufrieden zu sein.

Den an anderer Stelle veröffentlichten, von Herrn Kapt. Leithäuser verfassten Artikel über **Lichterführung der Fischerfahrzeuge**, werden wahrscheinlich viele Leser mit besonderer Aufmerksamkeit durchgehen und dem Autor zustimmen, wenn er die gegenwärtige Lichterführung sehr der Vereinfachung bedürftig hält. Ebenso werden die meisten Seelente dem Verfasser für seine Initiative in dieser sehr wichtigen Frage dankbar sein und — wir wollen es wünschen — seine, Kapt. Leithäuser's Ausführungen durch Zusätze erweitern. Geschieht Das, d. h. halten andere seemannische Fachleute mit ihren bezüglich des Themas gemachten Erfahrungen nicht zurück, sondern machen dieselben in Form neuer Vorschläge weiteren Kreisen zugänglich, dann dürfte der von Herrn Leithäuser durch seine mühevollen Arbeit beabsichtigte Zweck erreicht werden. Wir würden eine neue Lichterführung für Fischerfahrzeuge entstehen sehen, bei deren Zustandekommen auch den practischen Seelenten gestattet war, ihr »Verscheel« zu geben.

Nachdem sich die teutonischen und anglosächsischen Gemüther hinsichtlich der Samoaaffäre, infolge der mit Zuvorkommenheit verbundenen Festigkeit der deutschen Reichsregierung etwas beruhigt haben, ist es wohl von Interesse, etwas Näheres über den Werth des Streitobjectes zu erfahren; d. h. zu wissen, welchen **Antheil am samoanischen Handel** die drei Vertragsmächte Deutschland, Grossbritannien und die Ver. Staaten haben. Das zu erfahren, ist nun schwerer, als man denkt. Der engl. Unterstaatssekretär des Aeussern, Mr. Brodrick, hat auf Grund des englischen Consulatsberichtes den Werth der Einfuhr auf 65926 £, den der Ausfuhr auf 47839 £ für 1897 festgestellt, während der als zuverlässig allerseits anerkannte Gothaische Hofkalender die Zahlen 1384446 *fl.* resp. 1004632 *fl.* angiebt. Auch soweit der Antheil der einzelnen Nationen in Betracht kommt, herrscht ein nicht zu vereinbarender Unterschied zwischen englischen und deutschen Angaben vor. Nach englischen Quellen betrug:

	Einfuhr	Ausfuhr
Deutschland	10683 £	10861 £
England	37754 »	5406 »
Ver. Staaten	16828 »	311 »
Andere	761 »	31261 »

Nach deutschen:

Deutschland	747751 <i>fl.</i>	910018 <i>fl.</i>
England	217317 »	35213 »
Ver. Staaten	220756 »	53651 »
Andere	198622 »	5750 »

Hierzu äussert sich die »Voss. Ztg.«:

Wie mit diesen zweifellos richtigen deutschen Zahlen die des englischen Consulatsberichtes in Einklang zu bringen sind, wissen wir nicht. Die deutschen Zahlen aber werden auch durch die Ergebnisse der samoanischen Finanzverwaltung

bestätigt. Es wurden im Jahre 1897 in Samoa 69706 *fl.* Einfuhrzölle gezahlt, davon von Deutschen 45119, von Engländern 5346, von Amerikanern 10212. Die Ausfuhrzölle brachten 16640 *fl.*; davon wurden entrichtet 15531 von Deutschen, 249 von Engländern, 860 von Amerikanern. Hieraus ergibt sich also klar und unzweideutig, dass der Antheil der anderen Mächte neben dem Deutschlands fast völlig verschwindet. Rechnet man zu den Zöllen noch die Staats- und Gemeindesteuern auf Samoa hinzu, so ergibt sich, dass im Jahre 1897 von einem Gesamtertrage von 110822 *fl.* aufgebracht wurden von den Deutschen 72966, von den Engländern 11801, von den Amerikanern 14835, von den Angehörigen anderer Nationen 11220 *fl.* Es kann mithin im Ernst nicht bestritten werden, dass Deutschland seinen Handelsinteressen nach den weitaus ersten Anspruch auf Berücksichtigung seiner Wünsche bei der Ordnung der Dinge auf Samoa hat.

Der Präsident der Ver. Staaten hat ein Gesetz sanktionirt, nach welchem das Entstehen einer **cubanischen Handelsflotte** nur eine Frage der Zeit sein dürfte. Bekanntlich war es, so lange Cuba unter spanischer Oberhoheit stand, nur möglich, gegen eine Zahlung von \$ 5 per R.-T. ein Schiff in Cuba registriren zu lassen. Mc Kinley hat durch das vorhin erwähnte Gesetz diese unerhört hohe Abgabe nicht nur ermässigt, sondern ganz abgeschafft. Capitalkräftige Cubaner oder solche Personen, welche im Besitz der cubanischen Staatsangehörigkeit sind, werden wahrscheinlich nicht zögern, dem aus Washington gegebenen Winke zu folgen. Ist europäischen Rhedereien auch die Möglichkeit in grösserem Umfang als bisher gewährt, unzeitgemässes oder veraltetes Material zu veräussern, so erwächst ihnen andererseits in Cuba eine durch amerikanisches Capital unterstützte Concurrenz von nicht zu unterschätzender Bedeutung.

Wie ein den Mitgliedern der Liverpooler Rheder-Vereinigung unterbreitetes Circular ausweist, ist der **Lootsenzwang auf dem Columbia-Fluss** auf gesetzlichem Wege annullirt worden. Diese staatliche Maassnahme bedeutet für die Rheder dort verkehrender Schiffe eine ganz erhebliche Vergünstigung. Allerdings munkelt die dem Trustsystem abholden amerikanische Fachpresse, die am Platze ansässigen Verschiffer arbeiten mit vereinten Kräften, um alle den Rhedern erwachsenen Vortheile durch Herabminderung der Frachtraten illusorisch zu machen. Ueber den Erfolg ihrer Minimierungsarbeiten verlautet bisher noch nichts, jedoch ist in dem citirten Rundschreiben erwähnt, dass die »Oregon Railroad & Navigation Comp.«, eine in der Stadt Oregon domicilirte Gesellschaft, den Rhedern folgendes Angebot gemacht habe: Sie will — und ist vermöge der zahlreichen in ihrem Besitze befindlichen Schleppdampfer auch dazu qualificirt, stets Schlepper mit einem Lootsen an Bord für einkommende Schiffe vor der Mündung in Bereitschaft halten. Schleppincl. Lootsengebühren sind je nach der Grösse des zu tauenden Schiffes so bemessen, dass beispiels-

weise ein 1600 N.-R.-T.-Schiff gegen früher, Blinderausgaben im Betrage von \$ 100 haben würde. Eine weitere Vergünstigung gewährt die Gesellschaft für Schiffe, die sich eines ihrer Schleppdampfer beim Einkommen bedient haben, durch kostenloses Verholen vom Lösch- zum Ladeplatz und von Letzteren nach dem Revier. Bisher war jede im gepannten Sinne angedeutete Platzänderung innerhalb des Hafens mit \$ 7.50 Kosten verbunden.

Der Entwurf des neuen französischen Schiffahrts-Subventionsgesetzes, von dem Einzelheiten bereits in voriger Nummer mitgetheilt sind, ist im *Moniteur Maritime* in extenso abgedruckt. Die durch den Handelsminister beauftragte Commission, welche seit Juli 1897 an dem Entwurf arbeitet, widmet demselben eine lange Einleitung. Dieselbe bezweckt, ungläubigen Naturen oder in der Schiffahrt nicht interessirten Personen die Nothwendigkeit einer grösseren staatlichen Fürsorge für das Schiffahrtsgewerbe mit Redensarten zu beweisen, von denen man sagen kann, dass sie abgestanden und als Argumente wirkungslos sind. Niemand, selbst die Prämienempfänger, die französischen Rheder und Schiffbauer, glauben in ihrem Innertsen an die heilwirkende Kraft staatlicher Bevormundung; nichtsdestoweniger beharren sie aus leicht begreiflichen Gründen an der schon so oft bewährten Taktik, den Staat anzuklagen, dass er ihre Interessen schädige. Von der nothleidenden Schiffahrt wird deshalb in Frankreich theils mit derselben ungläubigen Miene, theils mit demselben Brustton der Ueberzeugung gesprochen, wie in Deutschland von den nothleidenden Agrariern. Die Vertreter beider Gewerbsklassen haben sich auf Grund langjähriger Erfahrungen vergewissert, dass immerwährendes Geschrei schliesslich doch Erfolg bringt. Die bisher französischen Rhedern gewährten Prämien, nach dem Urtheil englischer und deutscher Rheder recht hoch, sollen nun abermals eine Erweiterung erfahren. Um diese zu ermöglichen, bedarf nach dem Urtheil der Commission das seit dem 30. Januar 1893 in Kraft befindliche Gesetz tiefgehender Veränderungen. Nachstehend bringen wir einige der gemachten Vorschläge zur Kenntniss der Leser:

Die Abänderungsvorschläge zum Art. 5 des alten Gesetzes, jetzt Art. 1, lauten:

Berechtigt zu Schiffsprämien (*compensation d'armement*) sind alle eisernen und stählernen Schiffe, unter französischer Flagge, mit mehr als 100 Tons Br.-R. und unter 20 Jahren Alter, a) Dampfer bis zu 2000 t 5 centimes per t, bis zu 3000 t 4 centimes, bis zu 4000 t 3 centimes und über 4000 t 2 centimes, b) Segler die Hälfte der für Dampfer festgestellten Norm.

Art. 2. Berechtigt zur Meilenprämie (*prime de navigation*) sind alle in Frankreich gebauten eisernen und stählernen Fahrzeuge über 100 t Br.-R. bis zum Alter von 15 Jahren. Die

Prämie wird für 1000 zurückgelegte Seemeilen à t bezahlt, und zwar a) für Dampfer 1.70 Fr. per t im ersten Jahre, dann erfolgt in Zeiträumen von je 5 Jahren Reduktion; um 4 centimes in der ersten, um 8 centimes in der zweiten und um 16 centimes per t in der dritten und letzten Periode, b) für Segler im ersten Jahre gleichfalls 1.70 Fr. per t, hiernach jährlich eine Abnahme von 6 centimes per t.

Art. 3 betrifft die Küstenschiffahrt und ist bereits in voriger Nummer erwähnt.

Art. 4. Ausgeschlossen von beiden genannten Prämien sind a) Schiffe, die älter als 10 Jahre und in Frankreich registriert werden (von der zweiten Prämie, der *prime de navigation*, sind nicht in Frankreich gebaute Schiffe überhaupt ausgeschlossen, D. R.) b) Fahrzeuge in der Tiefsee- und Küstenfischerei beschäftigt; dieselben werden auf Grund anderer Gesetze schon genügend subventionirt. c) Yachten. d) In solcher Fahrt beschäftigte Fahrzeuge, die ausschliesslich für französische Schiffe reservirt ist; ferner diejenigen, welche zwischen französischen und fremden Häfen, weniger als 120 Seemeilen vom letzten einheimischen Platz entfernt, fahren.

Einer unserer geschätzten Mitarbeiter, der Rechtsanwalt Herr Dr. Otto Hübener, ist am 30. April infolge eines Schlaganfalles gestorben. Durch den Verlust des in Hamburgischen seemännischen Kreisen bekannten Juristen ist die Lücke, welche der Tod unseres hochverehrten Kapt. Landerer's gerissen, noch merklich erweitert. Beide zusammen, Dr. Hübener und Kapt. Landerer, die verkörperte Theorie und Praxis, ergänzten sich in überaus harmonischer Weise. Hatte ein Schiffer Pech gehabt und wendete sich an Dr. Hübener, in dem er seinen berufensten Vertheidiger sah, so hiess es: »Ja, Herr Kapitän, ich will gerne ihre Vertheidigung übernehmen. Gehen Sie aber, bitte, erst mal zu Kapt. Landerer und bringen mir dessen fachmännisches Urtheil.« Kam dagegen ein Schiffer oder Steuermann zuerst zu Letzterem, so erhielt er, selbst wenn Kapt. Landerer die Sache recht zweifelhaft schien, doch den Bescheid: »Gehen Sie zu Dr. Hübener. Bringt der Sie nicht durch, dann ist überhaupt Nichts zu wollen.« Durch den Tod Herrn Dr. Hübener's hat auch der Nautische Verein zu Hamburg seinen ersten Schriftführer verloren; der zweite Schriftführer war Kapt. Landerer. In gleicher Eigenschaft haben die innerhalb kurzer Zeit Verstorbenen auch dem Deutschen Nautischen Verein, vom Vorsitzenden in seiner Denkschrift gewürdigte werthvolle Dienste geleistet.

## Ueber Schiffsführung ohne Chronometer.

Von Professor Artur Vital-Triest.

(Schluss.)

Am 16. Januar 1899 wurden nach einer beiläufig nach Ortszeit gehenden Uhr in  $\begin{pmatrix} 41^{\circ} \text{ N} \\ 18^{\circ} \text{ O} \end{pmatrix}$  folgende Circummeridianhöhen beobachtet:



11 h 57 m 35.5 s	☉	27° 48' 34"
12 h 6 m 50.0 s	☉	27° 49' 54"
$\Delta t = 9^m 14.5$	$hm = 27^\circ 49' 14''$	
$\tau = 4^m 37.2 s$	$\Delta h = 1' 20''$	
$\tau^2 = 21.3 m$	$\frac{\Delta h}{4} = 20''$	
$a = 1.57$	$\left(\frac{\Delta h}{4}\right)^2 = 400$	
$a\tau^2 = 34''$	$\left(\frac{\Delta h}{4}\right)^2 : a\tau^2 = 12''$	
$hm = 27^\circ 49' 14''$	$\delta = -20^\circ 44.0'$	
$a\tau^2 = 34''$		
$\left(\frac{\Delta h}{\tau}\right)^2$		
$\frac{1}{a\tau^2}$		
$H = 27^\circ 50' 0''$		
$Z = 62^\circ 10.0'$		
$\delta = -20^\circ 44.0'$		
$\varphi = 41^\circ 26.0' N.$		

Am 18. September 1890 in  $\left\{ \begin{array}{l} \varphi = 41^\circ 24.6' N. \\ \text{Länge} = 21^\circ O. \end{array} \right.$  wurde mit einer genau nach mittlerer Ortszeit regulierten Uhr beobachtet:

$$16^h 16^m 39.5^s \quad h\odot = 13^\circ 13' 29''$$

Man verlangt die genaue Länge:

$m = 16^h 16^m 39.5^s$	$\gamma$ nach Weyer = $47^\circ.4$
$Li.Z. = 1^h 24^m$	
$m_0 = 14^h 52^m 39.5^s$	$\delta = +0^\circ 41' 2'' \quad d\delta = 150''$
$11^h 48^m 45.2^s$	$AR = 23^h 16^m 25.6^s \quad dAR = 23.0^s = 345''$
$2^m 18.0^s$	$\frac{26}{319''}$
$8.54$	
11	$\log d\delta = 2.17609 \quad \log(dAR - 26) = 2.50379$
$S_0 = 2^h 43^m 51.4^s$	$\lg \cos \gamma = 9.83051 \quad \lg \sin \gamma = 9.86694$
$Li.Z. = 1^h 24^m$	$\lg c_1 = 2.00690 \quad \lg \cos \delta = 9.99990$
$S = 4^h 7^m 51.4^s$	$c_1 = 101.6 \quad \lg c_2 = 2.37069$
$AR = 23^h 16^m 25.6^s$	$c_2 = 234.8$
$s = 4^h 51^m 25.8^s$	$\Delta H = c_1 + c_2 = +336.4''$
$\lg \cot \delta = 1.89247$	d. h., wenn man die Greenwicher Zeit um $10^m$ vermehrt, vermehrt sich die Höhe um $336.4''$
$\lg \cos s = 9.46948$	$\lg \sin \delta = 8.10750$
$\lg \cotg. x = 1.36195$	$\lg \csc x = 1.36235$
$x = 2^\circ 29' 18''$	$\lg \cos (\varphi - x) = 9.36083$
$\varphi = 41^\circ 24' 36''$	$\lg \sin h = 9.36083$
$\varphi - x = 38^\circ 55' 18''$	$h = 13^\circ 16' 9''$
	$h\odot = 13^\circ 13' 29''$
	$\Delta h = 2' 40'' = 160''$
$\Delta h = \Delta m_0 = 10 \Delta h : \Delta H = 1600 : 336.4 = 4.756^m = 4^m 45.4^s$	
	2544
	189
	21

Um nun eine Verminderung der gerechneten Höhe auf die beobachtete zu erlangen, muss man die Greenwicher Zeit um diesen Betrag vermindern

$m_0 = 14^h 52^m 39.5^s$
$\Delta m_0 = 4^m 45.4^s$
wirkliche $m_0 = 14^h 47^m 54.1^s$
$m = 16^h 16^m 39.5^s$
$h = 1^h 28^m 45.4^s = 22^\circ 11.3' O.$

Ein Beobachtungsfehler von  $20''$  hätte einen Längenfehler von  $35.4^s = 9'$  hervorgebracht.

## Anhang.

(Wiederbeginn der regelrechten Schiffsführung.)

Immerhin wird die aus jenen Methoden abgeleitete Länge, welche auf der Bewegung des Mondes basiren, selbst wenn Beobachtungen zu beiden Seiten des Meridians (bei Mondhöhen) oder des Mondes (bei Mondstrecken) gemacht wurden, im günstigsten Falle auf ein bis zwei Bogenminuten genau sein. Wollte man jedoch seine ganze Chronometer-Controle auf diese Basis stellen, so begegnete man wohl sehr grossen Schwierigkeiten. Wir wenigstens können uns eine Gangbestimmung nach diesen Methoden gar nicht vorstellen, denn die eben erwähnte Maximalgenauigkeit als Ausgangspunkt genommen, ist die Unsicherheit der Zeitbestimmung  $4^s$  nach jeder Seite oder im ganzen  $8^s$  eine solche, dass sie im täglichen Gange mitgerechnet, schon nach wenigen Wochen schwer fühlbare Zeitdifferenzen angeben müsste.

Hat man Gelegenheit, während der Fahrt Land zu peilen und dadurch seinen Punkt mit aller Genauigkeit festzusetzen, so wird man diesen Punkt zu einer Zeitbestimmung ausnützen und auf diese die fernere Navigation zu basiren haben, bis sich im Ankunftslande Zeit und Gelegenheit zur Bestimmung des Standes und des Ganges der Uhr ergeben.

Unserer Ansicht nach ist zur Controlle der Chronometer im Hafen nur eine Methode gut brauchbar und genügend genau, um darauf eine sichere und bequeme Navigation zu beziehen, nämlich die der correspondierenden Höhen. Diese Methode hat zwar sehr viele Feinde, wie es verschiedene Werke beweisen, die in letzter Zeit über Navigation geschrieben wurden. Der einzige, Merrifield, vertheidigt sie ohne Weiteres. Roth, Gelcich, Albrecht u. Vierow u. Leconte nennen sie kaum, Guillenmon und Ledeau erwähnen sie garnicht, Villarceau bzw. De Maynac, Lecky in den »Wrinkles in Practical Navigation« sind dagegen.

Und doch bietet keine einzige andere Methode grössere Sicherheit und Genauigkeit als eben diese, denn die dagegen gemachten Einwürfe, dass die Refractionen sich ändern, dass der Personalfehler und der Sextant selbst sich in der Zwischenzeit ändert, ferner, dass die zweite Serie leicht durch Bewölkung etc. verhindert werden kann, sind leicht zu widerlegen. Es nimmt uns daher auch sehr Wunder, dass sich seit einiger Zeit in den Kreisen der deutschen Handelsmarine eine Strömung gegen diese Methode entwickelt, die in verschiedenen Aufsätzen der Zeitschrift »Hansa« zu Tage tritt.

So z. B. sagt der schon anfangs citirte Herr Lüning in Heft 51 Jahrg. 98, »dass das Verfahren aus Einzelhöhen den Stand des Chronometers abzuleiten, auch nicht annähernd einen so hohen Grad von Genauigkeit bietet, wie das des Zeitballs weiss jeder Nautiker, denn der Fehlerquellen sind

gar viele, die die Genauigkeit der über der Kimm gemessenen Höhen beeinträchtigen und ein künstlicher Horizont, mit dessen Benutzung man im günstigsten Falle gleiche Sonnenhöhen beobachten könnte, wird an Bord, ich darf wohl sagen, nie verwendet, ein Ausspruch der die Anwendung dieser Methode von selbst unmöglich macht. Dann wurde laut Heft 3, Jahrg. 99 derselben Zeitschrift im nautischen Vereine ein Abänderungsvorschlag für Prüfungsvorschriften vom 25. September 1869 eingebracht, wo unter Anderem die gänzliche Abschaffung dieser Methode verlangt wird.

Aber gerade für die Bequemlichkeit und Sicherheit leistet diese Methode Unerreichtes. Ohne guten Stand und Gang wird man fort besorgt sein müssen, seine Uhr zu controlliren und hierzu sich nach Luning z. B. der Mondsdistanzen bedienen müssen. Eine Stunde Vormittags und eine Nachmittags in jedem Hafen, der angelaufen wird, enthebt den Schiffer dieser Sorge, denn auf Basis dieser Stände und der daraus sich ergebenden Gänge kann er schon sehr bald die Eigenthümlichkeiten seiner Uhr erkennen und kann mit dem so oft schon empfohlenen, aber leider noch immer nicht vorgeschriebenen Chronometerjournal fahren, ohne je wieder an diese Methode zu denken, die uns im Nothfalle, wenn eben kein anderer Ausweg sich bietet, ein willkommenes Mittel ist, eine neue Grundlage zur Fortführung des Schiffes zu rechnen, für die gewöhnliche Praxis aber nicht kurz und bequem, und nicht genau genug ist, um verwendet zu werden. Sucht man aber nach den Gründen dieser Aversion gegen diese so vorzügliche Art, sein Chronometerjournal zu berichtigen, so kann diese hauptsächlich in der Behandlung der Methode in den Lehrbüchern der Navigation gefunden werden. In der That findet man in fast allen Texten eine mehr oder weniger verwickelte Ableitung und dann eine Reihe von Regeln vor, nach denen die mit eigenen Hilfstafeln gerechnete Correction anzubringen ist. Nur diese können den Praktiker abschrecken und wir wollen nachstehend zeigen, wie sich dieser Nachtheil (bezw. Fehler) leicht vermeiden liesse, wenn man von den Hilfsmitteln der modernen Navigation Gebrauch macht. Gewöhnlich wird die an das Mittel der Zeiten anzubringende Mittags- bezw. Mitternachtsverbesserung nach der Differential-Formel (von Euler)<sup>b</sup> 
$$+ \frac{ds}{2} = - \frac{d\delta}{2} \left( \frac{\operatorname{tg} \varphi}{\sin s} - \frac{\operatorname{tg} \delta}{\operatorname{tg} s} \right)$$
 gefunden und wird dieselbe in zwei Theilen mit den Tafeln von A und B gerechnet. Nachdem jeder Theil ein eigenes Zeichen hat, welches sich nach dem Zeichen von  $\delta$  richtet, das  $d\delta$  sein Zeichen hat, je nachdem sich die Sonne dem sichtbaren Pole nähert oder entfernt und die ganze Correction wieder ein Zeichen führt, welches für die Mittags- oder Mitternachts-

verbesserung gilt, so ergeben sich die vielen vorher getadelten Regeln.

Um sie zu vermeiden, würden wir vorschlagen, die Correction direct aus der Fehlergleichung abzuleiten und zu setzen:  $\left(\frac{ds}{2}\right)'' = \cotg. \nu \sec \delta \frac{d\delta}{2}$  in welchem Ausdruck das Vorzeichen zu klar ist, um auch weniger festen Rechnern Schwierigkeiten zu bereiten, da in der Ephemeride für  $d\delta$  ohnehin schon das Vorzeichen gegeben ist. Den parallactischen Winkel findet man sehr leicht, wie schon vorher gezeigt wurde aus den Weyer'schen oder ähnlichen Tafeln, für  $\frac{d\delta}{2}$  ist einfach die stündliche Aenderung für die dem Ortsmittag entsprechende Orts-Meridian-Stunde multiplicirt mit der halben Zwischenzeit zu setzen und das Resultat ist für den Mittag algebraisch abzuziehen, für die Mitternacht dagegen zu addiren. Diese Formel war die erste auf das Problem angewandte und stammt von de la Hire (siehe Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Pola, Heft 7-8, 1883) doch fand sie keinen Anklang, weil die Tafeln für den parallactischen Winkel nicht vorhanden waren und die rechermässige Bestimmung desselben keinen Vortheil bringen konnte; heutzutage aber ist dieser Nachtheil geschwunden und es wäre sehr zu wünschen, dass man auch diese, wenn auch kleine Vereinfachung einführen wollte, um dieser Methode recht viele Freunde zu verschaffen. Als Beispiel lassen wir die in Roth's Lehrbuch der Navigation eingeführte Berechnung der Mittagsverbesserung nach dieser Berechnung folgen:

Am 2. Januar 1899 in  $\begin{cases} \varphi = 10^{\circ} 24' \text{ N.} \\ h = 121^{\circ} 57' \text{ E.} \end{cases}$  Mittel der

Höhen:  $14^{\circ} 30'$ .

Mittel der Zeiten:  $15^{\text{h}} 53^{\text{m}} 57^{\text{s}}$ .

halbe Zwischenzeit:  $4^{\text{h}} 34^{\text{m}} 19^{\text{s}}$   $\delta = -22^{\circ} 56' 49''$

Mit  $t$  als Stundenwinkel und  $\varphi$   $h$  finden wir  $\nu = 71.3$  und für die Greenwicher Zeit des wahren Ortsmittags haben wir die stündliche Aenderung von  $14.2''$ , welche mit  $4.57$  multiplicirt  $\frac{d\delta}{2}$  giebt:  $\frac{d\delta}{2} = 64.9$

$\log \cotg. \nu = 9.52953$

$\log \sec \delta = 0.03580$

$\log \frac{d\delta}{2} = 1.81224$

$\log \frac{ds}{2} = 1.37757$

$\log 15 = 1.17609$

$\log C = 1.37757$

$C = -1.59^{\circ}$

Nehmen wir dagegen das  $48^{\text{h}}$  Mittel der stündlichen Aenderung, wie es bisher Usus war, so erhalten wir dasselbe Resultat, wie das genannte Werk nämlich  $1.47^{\circ}$ .

Daraus ersieht man, dass man bei der Rechnung nach dem alten Schema einen Fehler begeht, der namentlich auf höheren Breiten, wo die Beobachtung im ersten Vertical sehr weit vom Meridian gemacht wird, mithin die halbe Zwischenzeit gross ist, empfindlich werden könnte.

## Anregung zu Verbesserungen der Fischerlichter.

Wie bekannt, traten mit dem 1. Juli 1897 die neuen Verordnungen zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See in Kraft und mit denselben für Deutschland eine ausgedehnte Lichter- und Signalführung für Fischerfahrzeuge, die aber bei den in Betracht kommenden Nationen ebenso wie bei uns als Artikel 9 der Hauptverordnung endgültigen Bestimmungen vorbehalten ist.

Die Hauptverordnungen waren in Deutschland vom 9. Mai 1897 datirt, und die Verordnung für Fischerfahrzeuge vom 10. Mai 1897. Letztere kam den practischen Kreisen sehr überraschend und in einigen Theilen bis heute nicht gelegen.

Um nun zu vermeiden, dass die Berathungen und Aeusserungen der practischen Kreise und Vereine nicht wie bei der Hauptverordnung nach der Washingtoner Konferenz zu spät kommen, um von den maassgebenden Kreisen in Betracht gezogen werden zu können, wäre es wohl an der Zeit der Sache näher zu treten. Das wollte Schreiber mit der Anregung und diesen Zeilen bezwecken. Die Nothwendigkeit der Vorberathungen sei mit einigen Bemerkungen über die Hauptverordnungen vorweg dargethan.

Die Washingtoner Konferenz 1890 entstand wohl hauptsächlich aus dem Bedürfniss, akustische Signale ausfindig zu machen, um Fahrzeugen im Nebel oder dickem Wetter die Navigation zu erleichtern. Es war das der erste Passus des Haupttheiles. Das, was die Schiffssignale practisch an Seitenhörsignalen wohl ziemlich sicher hergegeben hätten, kam durch übergrosse Aengstlichkeit der Schallsignal-Kommission nicht zur Ausnützung, was durch die in Vorschlag gebrachten, recht verbesserungsbedürftigen Signale, wohl bewiesen scheint. Die allerorts vertretene Anschauung, dass es der Konferenz an genügenden fachmännischen Hilfskräften gefehlt hat, scheint doch nicht ganz unberechtigt. Ich behaupte wohl nicht zu viel, wenn ich sage, dass die neuen Verordnungen von einem grossen Theil der Practiker mit sehr gemischten Gefühlen aufgenommen wurden und auch heute noch so betrachtet werden. Denn neben einigen Verbesserungen sind uns Erschwerungen mit zu Theil geworden, die recht bitter empfunden werden. Ist auch wohl vorläufig an eine Abänderung der Hauptregeln nicht zu denken, so dürfte ein gelegentliches Berathen der wunden Punkte doch wohl sehr nützlich sein.

Sehen wir, was sich practisch für den noch ausstehenden Artikel 9 ergibt bzw. vorschlagen lässt und unterziehen wir zu dem Zwecke die einschlägigen Verordnungen der hauptsächlich in Betracht kommenden Seestaaten einer Revision.

Zur Hand befinden sich die Verordnungen der Washingtoner Konferenz (als internationaler Vorschlag) ferner die von Grossbritannien, Deutschland, Frankreich, Niederlande, Belgien, Dänemark und den Ver. Staaten. Von Schweden giebt der Vorsitzende des Göteborg Schiffer Vereins die Nachricht, dass dort die internationalen Verordnungen auch für Fischerfahrzeuge gelten; etwaige von den Lesern gesammelte Verordnungen für weitere Staaten wird die »Hansa« wahrscheinlich gerne veröffentlichen. Nachstehend erfolgt nun der Wortlaut der Verordnungen, der Reihe nach, wie sie oben citirt sind.

### Vorschlag:

#### International (Washingtoner Konferenz).

In Fahrt befindliche Fischerfahrzeuge und Fischerboote, von denen dieser Artikel nicht die in demselben genannten Lichter zu führen oder zu zeigen fordert, müssen die für Fahrzeuge ihrer Grösse vorgeschriebenen Lichter führen.

a) Fahrzeuge und Boote, welche mit dem Treibnetz fischen, müssen zwei weisse Lichter von irgend einem Theil des Fahrzeuges aus, von wo sie am Besten zu sehen sind, zeigen. Diese Lichter müssen so angebracht sein, dass ihr vertikaler Abstand nicht kleiner als 2 m und der horizontale Abstand in

der Kiellinie nicht kleiner als 1½ m und nicht grösser als 3 m ist. Das niedrigere der beiden Lichter muss das vordere sein, und beide müssen solche Stärke haben, dass sie rings um den Horizont auf eine Entfernung von nicht weniger als drei Seemeilen sichtbar sind.

b) Fahrzeuge, welche mit dem Schleppnetz fischen (trawling), womit das Dragen (Dretsch) eines Fischgeräthes, dem Grunde des Meeres entlang, gemeint ist.

1. Fischdampffahrzeuge müssen an derselben Stelle, des in Art. 2 a erwähnten weissen Lichtes, eine dreifarbige Laterne führen, welche so eingerichtet und befestigt ist, dass sie ein weisses Licht von recht voraus bis 2 Strich nach jeder Seite zeigt, und ein grünes und ein rothes Licht über einen Bogen des Horizonts von 2 Strich von vorn bis 2 Strich achterlicher als dwars entsprechend an Steuerbord und Backbord zeigt und nicht weniger als 2 m, nicht mehr als 4 m unter der dreifarbigen Laterne ein weisses Licht in einer Laterne führt, welche so eingerichtet ist, dass sie ein klares gleichmässiges und ununterbrochenes Licht rings um den Horizont zeigt.

2. Segelfahrzeuge von 7 Tonnen Brutto-Raumgehalt oder darüber, müssen ein weisses Licht in einer Laterne führen, die so eingerichtet ist, dass sie ein klares, gleichmässiges und ununterbrochenes Licht rings um den Horizont zeigt. Die Fahrzeuge müssen ferner mit einem genügenden Vorrath von rothen Kunstfeuern versehen sein, von denen jedes mindestens 30 Sekunden lang brennt und bei Annäherung von oder zu anderen Fahrzeugen zeitig genug, um einen Zusammenstoss zu verhüten, gezeigt werden muss.

Im Mittelmeer dürfen die zu Abschnitt b 2 gehörigen Fahrzeuge ein Flackerfeuer anstatt des Kunstfeuers gebrauchen.

Alle in Abschnitt b 1 und 2 erwähnten Lichter müssen auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar sein.

3. Segelfahrzeuge von weniger als 7 t Brutto-Raumgehalt sind nicht verpflichtet, das in Abschnitt b 2 dieses Artikels erwähnte Licht zu führen, jedoch eine Laterne gebrauchsfertig zur Hand haben, welche ein helles weisses Licht zeigt, und dieselbe bei der Annäherung von oder zu anderen Schiffen zeitig genug, um einen Zusammenstoss zu verhüten, zeigen; ausserdem müssen sie ein Rothfeuer, wie in Abschnitt b 2 vorgeschrieben, oder anstatt desselben ein Flackerfeuer zeigen.

c) Fahrzeuge und Boote, welche mit Angelleinen fischen, müssen, während sie dieser Beschäftigung obliegen, dieselben Lichter, wie Fahrzeuge, die mit dem Treibnetz fischen, führen.

d) Fischerfahrzeuge und Fischerboote können jederzeit ein Flackerfeuer gebrauchen als Zusatz zu den Lichtern, welche sie nach Vorschrift dieses Artikels führen und zeigen müssen. Von Fahrzeugen, welche mit dem Schleppnetz, oder irgend einer Art Grundnetz fischen, müssen die Flackerfeuer vom Heck aus gezeigt werden; nur wenn das Fahrzeug mit dem Heck an seinem Fischgeräth hängt, müssen die Flackerfeuer vom Bug aus gezeigt werden.

e) Jedes Fischerfahrzeug und Fischerboot muss, wenn es vor Anker liegt, ein weisses, rings um den Horizont auf wenigstens eine Seemeile Entfernung sichtbares Licht zeigen.

f) Wenn ein fischendes Fahrzeug oder Boot dadurch ausser Fahrt gebracht wird, dass sein Geräth an einer Klippe oder einem anderen Hinderniss festkommt, muss es dasjenige Licht zeigen und das Nebelsignal machen, welche für ein vor Anker liegendes Fahrzeug vorgeschrieben sind.

g) Bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall oder heftigen Regengüssen müssen Treibnetz-fischerfahrzeuge von 20 t Brutto oder mehr, welche an ihren Netzen fest sind, sowie Fahrzeuge, welche mit dem Schleppnetz oder irgend einer Art Grundnetz fischen oder Angelleinen ausgesetzt haben, in Zwischenräumen von nicht über einer Minute einen Ton geben, und zwar Dampffahrzeuge mit der Pfeife oder Sirene, Segelfahrzeuge mit dem Nebelhorn, auf jeden Ton muss die Glocke geläutet werden.



h) In Fahrt befindliche Segelfahrzeuge oder Boote, welche mit Treibnetzen, Schleppnetzen oder Leinen fischen, müssen bei Tag ihre Beschäftigung einem sich nähernden Fahrzeug durch Aushängen eines Korbes oder anderen deutlichen Signals an der Stelle, wo es am Besten sichtbar ist, anzeigen.

Die Fahrzeuge, auf welche sich dieser Artikel bezieht, sind nicht verpflichtet die für Manövrierunfähigkeit vorgeschriebenen Lichter zu führen.

#### Großbritannien und die Niederlande. \*)

##### Artikel 9.

Dieser Artikel wird der Gegenstand einer anderen Verordnung sein, welche Ihrer Majestät später zur Genehmigung unterbreitet werden wird. Bis dahin gelten folgende Regeln:

Offene Boote und Fischerfahrzeuge von weniger als 20 t netto, wenn unterwegs und kein Geschirr aus habend, sind nicht verpflichtet die farbigen Seitenlichter zu führen, aber müssen die farbigen Lichter zeitig an der betreffenden Seite zeigen.

Der folgende Theil dieses Artikels gilt nur für Fischerfahrzeuge und Boote in den europäischen Küstengewässern nördlich Kap Finisterre:

a) Alle Fischerfahrzeuge und Boote von 20 t netto oder mehr, wenn unterwegs, sind nicht verpflichtet, die in den folgenden Verordnungen vorgeschriebenen Lichter zu führen, sondern müssen dieselben Lichter wie andere Fahrzeuge unterwegs führen.

b) Treibnetzfisher wie unter a International mit einem vertikalen Abstände der beiden weissen Lichter von 6 bis 10 Fuss und einem horizontalen Abstand von 5 bis 10 Fuss.

c) Angelleinenfisher wie Treibnetzfisher.

d) Wie unter f International.

e) Wie unter d International.

f) Wie unter e International.

g) Bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall müssen Treibnetz-, Schleppnetz- und Angelleinenfisherfahrzeuge in Zwischenräumen von nicht mehr als zwei Minuten einen Ton mit ihrem Nebelhorn geben und abwechselnd ihre Glocke läuten.

(Dieser Absatz ist nicht gleichlautend mit dem ähnlichen g International Absatz.)

Die Fortsetzung dieses Artikels, welche Artikel 10 der alten Verordnung ist, ist bis auf weitere Ordre in Kraft mit Zusätzen und Veränderungen (by Ordres in Council) wie folgt:

Britische Dampftrawler von 20 t gross Register (Dampfschleppnetzfisherfahrzeuge) unter Dampf und in Beschäftigung an der europäischen Küste nördlich Kap Finisterre und nicht mit ihrem Geschirr festgerathen, sollen zwischen Sonnenuntergang und Aufgang entweder die gewöhnlichen Dampferlichter führen oder sollen statt dessen, aber nicht ausserdem, die unter International b, 1 angeführten beiden Laternen zeigen. Mit dem Unterschied, dass der rothe und grüne Sektor der dreifarbigten Laterne noch zwei Strich weiter nach achtern, also 4 Strich achterlicher wie dwars ausgedehnt ist.

Britische Segeltrawler von 20 t netto Reg. aufwärts sollen in denselben Gegenden, solange sie nicht festgerathen und ihrer Beschäftigung obliegen, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang entweder die gewöhnlichen für Segler vorgeschriebenen Seitenlichter führen oder sollen statt dessen, aber nicht ausserdem, andere Lichter wie folgt führen:

An oder vor dem Fockmast eine Laterne mit einem grünen Glas an der Steuerbord- und einem rothen Glas an der Back-

\*) Unsere lieben Nachbarn die Holländer scheinen keine eigenen Verordnungen zu haben, es gelten dort die englischen, die nachstehend aus den sehr practischen «Rules of the road» von H. Stuart Moore entnommen sind. Um nicht zu weitläufig zu werden, werde ich mich auf gleichlautende bereits erwähnte Absätze der internationalen Washingtoner Verordnungen beziehen.

bordseite, welche nicht überschneit und so eingerichtet ist, dass sie ein gleichmässiges Licht über je 12 Kompassstriche von voraus bis 4 Strich achterlich wirft; ferner 6—12 Fuss darunter ein weisses Licht in einer Kugellaterne von mindestens 8 Zoll Durchmesser, welche gleichmässig den ganzen Horizont bescheint, oder wie unter International b, 2; die roth und grünen Laternenlichter müssen ebenso wie die Seitenlichter 2 Seemeilen zu sehen sein.

Zu dieser vielseitigen Lichterführung, bei denen den Fischern eine dreifache Auswahl gelassen wird, führt Mr. Stuart Moore aus, dass, wenn die Fischer die gewöhnlichen Dampfer- und Seglerlichter führen, sie auch zu den dazu gehörigen Ausweichemanövern verpflichtet sind; zeigen die Fischer die anderen ihnen gestatteten Lichter, so sollten sie auch Kurs halten und das andere Schiff ausweichen lassen. Die Ausführungen schliessen mit dem Satz: «Es ist fraglich ob unter diesen neuen Verordnungen ein Dampftrawler mit Geschirr aus und seine Fischerlichter zeigend nicht verpflichtet ist, einem Segelschiffe aus dem Wege zu gehen.

Damit ist das soviel besprochene Wegerecht der Fischdampfer berührt, hoffentlich bleibt dasselbe bedingt und wird nicht absolut, damit nicht auch die Dampffischer wie jetzt schon vielfach die Segelfischer den lieben Gott, wie man so sagt, einen guten Mann sein lassen. Propaganda für das absolute Wegerecht der Fischdampfer wird neuerdings auch in England gemacht, natürlich überall nur von den interessirten Fischereikreisen. Die übrige Schifffahrt sollte sich gegen derartige Privilegien auf hoher See doch besser vorsehen.

#### Deutschland.

##### Artikel I der Verordnung vom 10. Mai 1897.

Bis zum Erlasse der in Artikel 9 der Hauptverordnung vorbehaltenen endgültigen Bestimmungen treten die folgenden Vorschriften über die Lichter- und Signalführung der Fischerfahrzeuge in Kraft:

In Fahrt befindliche Fischerfahrzeuge und Fischerboote müssen, wenn sie gemäss diesem Artikel nicht andere Lichter zu führen oder zu zeigen haben, die für in Fahrt befindliche Fahrzeuge ihres Raumbegriffs durch die Hauptverordnung vorgeschriebenen Lichter führen.

a) Offene Boote, worunter alle Fahrzeuge zu verstehen sind, welche oben gegen das Eindringen von Seewasser nicht abgeschlossen werden können; müssen, wenn sie während der Nacht mit Fischerei irgend einer Art beschäftigt sind, ein nach allen Richtungen sichtbares weisses Licht zeigen.

(Dieser Absatz ist ein Zusatz der deutschen Verordnung, seine Nothwendigkeit kann bezweifelt werden, da es besser ist, wenn auch offene Fischerfahrzeuge die für ihre Gattung vorgeschriebenen Lichter zeigen.)

b) Treibnetzfisher wie International a mit dem Zusatz: «Für die Ostsee genügt eine Sichtweite von einer Seemeile».

(Der Zusatz ist, soweit ich meine persönliche Meinung aussprechen darf, keine Verbesserung der Fischerlichterführung. Erstens ist es gerade so wünschenswerth, dass die Fischerlichter in der Ostsee ebenso weit zu sehen sind wie anderswo und zweitens wirkt ein derartiger Particularismus für die offene See, wo Alles darnach hinstrebt die Seegesetze international zu machen, nicht wohltuend. Jedenfalls wird die Ostsee dadurch nicht verkehrsreicher werden.)

c) Angelleinenfisher wie c International mit dem Zusatz: «Während des Auslegens und Einholens der Leinen darf ausser den rothen und grünen Seitenlaternen ein weisses über den ganzen Horizont scheinendes Licht vom Heck in einer Höhe von nicht mehr als einem Meter über dem Deck gezeigt werden.»

(Sollten die Fahrzeuge während des Auslegens und Einholens nicht besser so lange ihre beiden weissen Lichter zeigen?)

d) Schleppnetzfisher (trawler) wie unter International b 1/2 mit dem Unterschiede, dass bei den Segeltrawlern keine Grösse angegeben ist und dieselben nicht nur bei Annäherung anderer Fahrzeuge ein rothes sondern entsprechend den Halsen, über die sie liegen, auch ein grünes Kunstfeuer zeigen müssen.

(Schon das rothe Kunstfeuer, laut International ganz und Grossbritannien bedingt bei den Segeltrawlern vorgeschrieben, durchbricht das jedem Seemann in Fleisch und Blut übergegangene Princip: grün zu grün und roth zu roth bei der Ausweichpflicht, ebenso wie die von Deutschland eingeführten rothen und grünen Kunstfeuer. Schon dieser Grund alleine müsste genügen, um dieselben sobald wie möglich abzuschaffen. Jedenfalls würde damit sowohl den Fischern wie auch den zum Ausweichen verpflichteten Schiffen gedient. Die Fischer werden froh sein von dem immerhin theuren Kunstfeuerwerk erlöst zu sein und ebenso die Schiffe, weil die Kunstfeuer gar keinen oder einen sehr mässigen Anhaltspunkt zum Ausweichen bieten. Denn mit der Schätzung des Windes und der Beurtheilung, über welche Halsen das Fahrzeug liegt, geht kostbare Zeit verloren, ebenso wie bei Nebel, wenn durch die Signale von Seglern ihre Lage festgestellt werden soll. Schreiber ist der Ansicht, dass Nebelsignale: — für gewöhnlich und für zweifelhafte Fälle — — — ich höre Dich an Steuerbord und — — — ich höre Dich an Backbord, sowohl für Dampf- wie für Segelschiffe die praktischsten, einfachsten und richtigsten sind. Von zuständiger hoher Marineseite erging vor einiger Zeit die Anfrage, ob das rothe Kunstfeuer für ein Seitenlicht gehalten werden könne. Die Möglichkeit ist wohl nicht ausgeschlossen.

Man mache das jetzt erlaubte weisse Flackerfeuer obligatorisch wie unter International d, vom Heck etc. des Fahrzeuges, dann hat man mit der weissen Toplaterne zusammen ohne Weiteres einen Anhaltspunkt zum Ausweichen, verblendet das Flackerfeuer das Toplicht, so sieht man dafür das Fahrzeug selbst und vielleicht die Segelstellung.

Die Franzosen sind bei der Verordnung für Segeltrawler am feinfühligsten gewesen und haben sich nicht auf farbige Kunstfeuer eingelassen; dagegen aber das Flackerfeuer gestattet, nicht vorgeschrieben, ohne Angabe der Stelle des Schiffes, ob Heck oder Bug, von wo es gegeben werden soll.

Es kann dagegen eingewendet werden, dass dann der Segeltrawler dem Lootsenfahrzeug in der Lichterführung gleicht. Derartige Verwechslungen kommen auch heute bei dem erlaubten Flackerfeuer viele Male vor und wäre es wohl an der Zeit, das Lootsenfahrzeug ein markanteres Signal führen zu lassen. Zum Beispiel weiss und roth, wie die Lootsendampfer. Letzterer müsste sein Dampflicht noch ausserdem zeigen, es sei hierbei erwähnt, dass die rothe Lampe doppelt so stark wie die weisse sein muss. Hier sei noch ein Wunsch geäussert, nämlich, dass unsere Hamburger Lootsen Tags statt der gelben eine weiss und rothe Lootsenflagge führen. Es ist nicht recht ersichtlich, warum wir chinesische Farben, früher grün, jetzt gelb benutzen, wir brauchen uns nicht zu schämen damit den Engländern etwas nach zu machen. Es sind unsere guten Hansafarben. Die Quarantäneflagge lässt Keiner gerne, wo es auch sei, auf seinem Schiffe wehen. Es ist mehrfach vorgekommen, dass die Passagiere damit ängstlich gemacht wurden. Diese Abschweifung mag gestattet sein, sie geschah, weil der § 2 der deutschen Verordnung von Lootsenlichtern handelt.)

Alle (bei Deutschland) unter d erwähnten Lichter müssen auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar sein.

e) Fahrzeuge, welche mit dem Fange von Austern beschäftigt sind, müssen dieselben Lichter führen wie Grundschleppnetzfisher.

(Könnte der Absatz nicht fortfallen? Nur Deutschland führt die Austernfischer speciell an.)

f) Erlaubtes Flackerfeuer ohne die so zweckmässige Angabe des Ortes wie unter International d.

g) Wie International e (Ankerlicht) mit dem Zusatz: «Ausserdem darf es (das Fahrzeug) wenn es zugleich sein Fanggeräth aus hat, bei Annäherung anderer Fahrzeuge ein zweites weisses Licht, mindestens einen Meter niedriger als das Ankerlicht und wagerecht mindestens einen und einen halben Meter von diesem entfernt, nach der Richtung des ausstehenden Fanggeräths zeigen.

h) Wie International f.

i) Wie International g.

k) Wie International h mit dem Zusatz: «Haben solche Fahrzeuge oder Boote während sie geankert haben zugleich ihre Fanggeräthe aus, so dürfen sie bei Annäherung anderer Fahrzeuge an der für diese passirbaren Seite ein gleiches oder ähnliches Zeichen geben.

(Der Korb oder sonstige Körper scheint bei den Fischern nicht beliebt zu sein, kurz nach den Verordnungen sah man hin und wieder einen. Jetzt sehr selten oder gar nicht mehr.)

Der Schlussatz besagt, wie bei International, dass die obengenannten Fahrzeuge nicht die für Manövrierunfähigkeit etc. vorgeschriebenen Lichter zu führen gezwungen sind.

#### Frankreich und Belgien.

(Das belgische Reglement ist völlig gleichlautend, sowohl dem Sinne als dem Wortlaute nach mit dem französischen.)

Frankreich behält bis auf Weiteres die Verordnungen vom 1. Sept. 1884 (Art. 10) in Kraft, soweit Fischer in Betracht kommen.

Offene Fahrzeuge und Fischer von weniger als 20 t Netto in Fahrt, ohne in Thätigkeit zu sein, sind nicht verpflichtet, Seitenlichter zu führen. Sie müssen aber roth und grün zeitig und richtig zeigen.

Der folgende Theil gilt nur für Fischer an der europäischen Küste nördlich Kap Finisterre.

A) Alle Fischerfahrzeuge von mehr als 20 t Netto in Fahrt, welche nachstehend nicht genannt sind, müssen Lichter wie andere Fahrzeuge in Fahrt zeigen.

B) Treibnetzfisher wie International a, mit verticalem Abstand von 1,8 bis 3 Meter und horizontalem Abstand von 1,5 bis 3 Meter der beiden Lichter.

C) Angelleinen wie Treibnetzfisher.

D) Wie International f.

E) Wie International d, nur besteht das Flackerfeuer aus einem unterbrochenen Feuer (feu intermittent.)

F) Wie International e.

G) Bei Nebel muss ein Fischerfahrzeug, mit Geschirr aus, mindestens alle zwei Minuten abwechselnd Nebelhorn und Glocke ertönen lassen.

#### Lichterführung der Schleppnetzfahrzeuge (Chalutiers.)

Bis zur definitiven Verordnung gilt für die trawler das Folgende:

1) Dampftrawler wie International b 1. Distanz zwischen den beiden Laternen 1,83 bis 3,66 Meter.

2) Segeltrawler müssen ein gleichmässiges weisses Licht über den ganzen Horizont zeigen und können auch bei Annäherung von oder an ein anderes Schiff zeitig ein Flackerfeuer zeigen (brûler une trêche.)

Alle unter § 1 und 2 erwähnten Feuer müssen mindestens 2 Seemeilen sichtbar sein.

#### Dänemark.

(Verordnung vom 18. Febr. 1887.)

#### § 10.

Offene Fischerfahrzeuge, sowohl wie andere offene Boote, sind, unter Segel oder Riemen, nicht verpflichtet, die für andere Fahrzeuge angeordneten Seitenlichter zu führen, sondern müssen zeitig grün und roth an der betreffenden Seite zeigen.

Alle Fischerfahrzeuge und offene Boote fischend und zu Anker müssen ein weisses um den ganzen Horizont sichtbares Licht zeigen, mindestens 1 Sm. sichtbar (Kvarthil.) Diese

Fahrzeuge können auch von Zeit zu Zeit Flackerfeuer zeigen, wenn sie es nöthig oder passend finden. Fahrzeuge in Fahrt mit Trawl-Skraber oder anderen Schleppnetzen sollen, wenn nothwendig, ein rothes Flackerfeuer zeigen.

Bei unsichtigem Wetter sollen die obengenannten Fahrzeuge ihre Anwesenheit durch ihr Nebelhorn zu erkennen geben, und zwar wenigstens einmal jede andere Minute.

Segelfischer und andere Segel- und Ruderfahrzeuge von und unter 4 R.-T. netto sind nicht verpflichtet obenstehende Lichtsignale zu zeigen.

#### Vereinigte Staaten von Nord-Amerika.

Dieselben theilen ihre Verordnungen in zwei Rubriken, International Rules und Inland Rules, und hängen denselben ein Verzeichniss der Linien an, welche die inland waters bezeichnen, für welche die inland rules gelten. Die international rules sind für die „high seas and in all waters connected therewith, navigable by sea going vessels“ massgebend, sodass innerhalb der Linien häufig beide Regeln in Anwendung kommen können.

#### International rules.

Artikel 9. (Nach verschiedenen Aenderungen des Art. 10 resp. 9 ist ein Theil des Art. 9 wie folgt in Kraft. Er wird Gegenstand ferterer Erwägung der seefahrenden Mächte sein.)

Fischerfahrzeuge von weniger als 20 t netto in Fahrt, ohne Geschirr aus, sind vom Führen der Seitenlichter befreit, sie müssen aber grün und roth richtig und zeitig zeigen.

#### Lichter für Fischer in den europäischen Gewässern Nord von Finisterre.

a) Alle Fischerfahrzeuge und Boote von 20 t netto aufwärts, wenn unterwegs und kein Geschirr aus, müssen dieselben Lichter wie andere Schiffe unterwegs zeigen.

b) Treibnetzfisher wie International a, mit horizontalem Abstand von 5 bis 10 Fuss und vertikalem Abstand von 6 bis 10 Fuss der beiden Lichter.

c) Alle Schleppnetzfahrzeuge müssen an bester sichtbarer Stelle zwei Lichter zeigen, den ganzen Horizont sichtbar, ein rothes oben und ein weisses 6 bis 12 Fuss darunter, Horizontal-distanz zwischen beiden nicht mehr als 10 Fuss; das rothe muss mindestens zwei, das weisse drei Meilen sichtbar sein.

(Also ganz was Neues! Nun wahrscheinlich werden nicht viel amerikanische Schleppnetzfahrzeuge an die europäische Küste kommen. Es ist kein Unterschied zwischen Dampf- und Segeltrawlern gemacht.)

d) Angelleinenfisher wie Treibnetzfisher.

e) Wie International f.

f) Wie International d.

g) Wie International e.

h) Bei Nebel müssen Treibnetz-, Schleppnetz- und Angelleinenfisher mit Geschirr aus in Zwischenräumen von mindestens zwei Minuten Nebelhorn und Glocke abwechselnd ertönen lassen.

#### Inland rules.

#### Lichter etc. für Fischerfahrzeuge.

Art. 9 (a). Fischerfahrzeuge von weniger als 10 t gross, wenn unterwegs und nicht fischend, sind zum Führen fester Seitenlichter nicht verpflichtet, wohl aber müssen zeitig grüne und rothe Lichter an der betreffenden Seite gezeigt werden.

b) Alle Fischerfahrzeuge und Boote von 10 t gross und darüber, wenn unterwegs und nicht fischend, müssen dieselben Lichter wie andere Schiffe unterwegs zeigen.

c) Schleppnetzfisher wie die amerikanische international rule c (so dass man in amerikanischen Inland-Gewässern wohl die rothen und weissen Kugellampen unter einander zu sehen bekommen kann.)

Lichter für Flösse (or other craft not provided for.)

d) Flösse oder andere Wasserfahrzeuge (water craft) nicht eingeschlossen, die durch Handkraft, Pferdekraft oder durch den Strom navigirt werden, sollen eins oder mehrere gute weisse

Lichter führen, so angebracht, wie durch den „Board of Supervising Inspectors of steam vessels“ vorgeschrieben wird.

Nach gründlichem Studium erwähnter vorstehender Verordnungen über die Lichterführung der Fischerfahrzeuge in England, Deutschland, Frankreich, Belgien, Dänemark und den Vereinigten Staaten gestatte ich mir folgende Vorschläge zu machen.

In erster Linie ist eine möglichste Vereinfachung und eine im internationalen Sinne gedachte Uebereinstimmung des Artikel 9 wünschenswerth.

Wie können die Wünsche am Besten erfüllt werden?

Nach obigen Verordnungen zerfallen die Fischerfahrzeuge hauptsächlich in drei Klassen:

1) Die Treibnetzfisher zu denen ohne besonderen Absatz die Angelleinenfisher hinzugerechnet werden können. Die vorgeschriebenen Lichter für diese Klasse sind alle beinahe gleichlautend und bestehen aus den beiden weissen, drei Seemeilen sichtbaren Lichtern, das niedrige nach der Netzseite zu. Das Signal für diese gefährlichste Klasse ist nicht ausreichend, die zum Ausweichen verpflichteten Schiffe genügend zu warnen. Wer lange Schiffsführer in nordeuropäischen Gewässern gewesen ist, wird Das wohl zum Schaden seines Schiffes und der Fischerleute erfahren und schon einmal ein Netz vor den Bug oder noch schlimmer in die Schraube bekommen haben. Denn meilenweit versperren und schraffiren die Treibnetze mitunter das Fahrwasser ab. Bei unsichtigem Wetter ist wohl Nichts zu machen, dagegen bei sichtigem Wetter schlage ich vor, das Signal wie es jetzt vorgeschrieben, bestehen zu lassen. Nachts bleibt eine niedrige weisse Laterne nach der Netzseite. Jedoch wäre es empfehlenswerth, statt der einen hohen Laterne von den Treibnetzfishern etc. mehrere zu fordern und zwar für jede Kabellänge ihres Netzes eine mehr. Bei Tage sind für alle Laternen kugelförmige Körper zu zeigen. Das würde wenigstens etwas Richtschnur bieten. Wer bessere Vorschläge weiss, ist freundlichst gebeten, damit hervortreten. Denn der Zweck meiner Arbeit soll, neben einer Kritik, der sein, Collegen anzuregen zu meinen Vorschlägen Stellung zu nehmen.

2) Dampfschleppnetzfisher-Lichter sind bei den Hauptnationen ziemlich gleichlautend. (Dreifarbige Toplaterne und weisse Laterne darunter.)

3) Segelschleppnetzfisher-Lichter. Bei dieser wohl zahlreichsten Gattung herrscht grosse Verschiedenheit und wäre eine Uebereinstimmung und Vereinfachung dringend wünschenswerth.

Heute liegt die Sache so, dass man meistens nur die weisse um den ganzen Horizont scheinende Toplaterne dieser Fahrzeuge sieht. Das Durchkreuzen zwischen den grossen zusammenliegenden Flotten ist mitunter recht schwierig, da man sich nur nach dem mehr oder weniger oft sehr schwer bemerkbaren Auswandern dieser Lichter richten kann. Ein weiterer Anhaltspunkt ist sehr wünschenswerth, sei es durch ein zweites weisses Licht, sei es durch die bei Grossbritannien erwähnte roth und grüne Laterne darüber. — Die zweite weisse Lampe könnte vorlicher und niedriger wie das Toplicht angebracht werden. Am Fockstag ungefähr dort, wo der „Admiral“ der Fischerflotte heute seinen Standort wehen lässt. Das würde immer den guten Anhaltspunkt geben, hinter dem hohen Licht heranzugehen. Die Fischer befreunden sich vielleicht eher mit dieser zweiten weissen wie mit der zweifarbigen Toplaterne. Bei letzterer sei noch erwähnt, dass durch alleinige Anwendung derselben der bezüglich alle kleineren Segelfahrzeuge in schlechtem Wetter so wenig praktische, wieder in die neuen Verordnungen übergegangene Paragraph von „den nichtgesetzlich nothwendigen festen Seitenlichtern“ wegzufallen kann. Bei schlechtem Wetter sind die kleinen Vorsegel herunter, das Aubringen einer Jolle mit Gabel und Leitstange am Stag ist schon der Mühe werth.



Das rechtzeitige und richtige Zeigen der losen Lichter bleibt immer zweifelhaft und schwer ausführbar. Die Fischerleute zeigen uns schon praktisch, was in der Laternenführung bei schlechtem Wetter möglich ist.

Derselbe Platz am Fockstag sei hier auch den Dampfern, welche den Mast für die zweite erlaubte Toplaterne hinter dem Schornstein stehen haben, empfohlen. Es wird dann nicht so häufig wie gegenwärtig eine Verdunklung der Laterne durch Rauch vorkommen.

Von den meisten kleineren Absätzen in dem § 9 könnte wohl Manches nicht so Nothwendiges fortfallen, jedenfalls würde die Einfachheit und Uebersichtlichkeit darunter nicht leiden. Der Nebel-Absatz muss überall nur von einer Minute Pause handeln.

Wie oben schon ausgeführt, hoffen wir, dass das farbige Kunstfeuerwerk für Fischer verschwindet. (für Lootsenfahrzeuge wäre es vielleicht angebracht, zum Beispiel weiss und roth?) und für den Nothfall dass das weisse Flackerfeuer zur Anwendung gelangt, dasselbe aber stets nur von allen Schiffen unter allen Umständen nach der Ausweichseite zu gezeigt wird, also beinahe immer vom Heck aus. Ob das weiter nach Achterscheinen wie zwei Strich der farbigen Seitenlichter nie zu Untrüglichkeiten Veranlassung geben kann, wäre wohl nochmals genau zu untersuchen; es ist gegen die allgemeine Regel und sehr nothwendig erscheint es nicht.

Wie überhaupt bei der Handelsschiffahrt so ist Grossbritannien auch bei der Fischerei am Meisten betheiligt und zwar in ganz hervorragendem Maasse. Eine kürzlich in diesem Blatte stehende Notiz über die Fischereiausbeute der Nordsee sei hier wiederholt: Gesamtbeitrag 164 Millionen Mark. Davon Grossbritannien 113,5, Holland 19, Frankreich 12,5, Deutschland 10, Norwegen 3,8, Belgien 3,6 und Dänemark 1,6 Millionen Mark.

Gerade der Hauptstaat Grossbritannien hat die bunteste den weitesten Spielraum lassende Fischerlichter-Verordnung. Es ist wohl anzunehmen, dass derselbe bald an eine feste Regelung der Sache herangehen wird.

Dass Vorstehendes in den weitesten nautischen Kreisen und Vereinen Gegenstand eingehender Erörterungen werde, war der Zweck und Wunsch dieser Zeilen. Der Unterzeichnete würde sich begreiflicherweise freuen, wenn er Anregung hierzu gegeben habe. Leithäuser.

## Seeamtsverhandlungen.

**Seeamt Flensburg.** Zusammenstoss des Kieler Postdampfers »Prinz Adalbert«, Kapitän Holst, mit dem Rostocker Dampfer »Gustav Fischer« am 5. März d. J. in der Kieler Förde. (Die Anführungen des Reichskommissars und der Spruch des Seeamts geben in ihrer knappen Weise ein ungefähres Bild des Vorganges. Deshalb verzichten wir auf die Wiedergabe weiterschweifender Einzelheiten). Der Reichskommissar: »Nach dem Artikel 19 der Kaiserl. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens auf See, sollte Dampfer »Gustav Fischer« seinen Kurs beibehalten. »Prinz Adalbert« aber ausweichen, diese Anordnung hat der erstgenannte Dampfer nicht befolgt. Auch gegen Art. 28 hat der Rostocker Dampfer verstossen, weil er die Aenderung seiner Fahrrihtung nicht durch Signale angegeben hat, auch gegen Art. 22 hat er gehandelt, weil er den Bug des Postdampfers gekreuzt hat. Zudem hat man auf dem Dampfer »Gustav Fischer« erst die Maschine gestoppt, als der Zusammenstoss schon erfolgt war. Dagegen hat der Dampfer »Prinz Adalbert« völlig korrekt gehandelt und ist ihm kein Vorstoss nachzuweisen.«

Das Seeamt schliesst sich den Ausführungen des Reichskommissars in allen Theilen an und kommt zu dem Spruch, dass das Verschulden an den Zusammenstoss der beiden Dampfer lediglich auf Seiten des Dampfers »Gustav Fischer«

liege. Zu rügen sei ferner, dass der zuletzt genannte Dampfer nur mit einem geprüften Maschinisten gefahren sei.

**Seeamt Emden.** Die in Papenburg heimathliche Brigg »Anna«, Kapit. D. Többens, ist bei Bjerghuse, 11 engl. Meilen südlich von Bovbjerg auf der jütischen Küste gestrandet und total verloren. Von der 7 Mann starken Besatzung sind der Steuermann Bartols, der Koch Fennema und der Matrose Weber bei der Strandung ertrunken. Der Reichskommissar tadelte den Kapitän, dass er bei unsicherem Besteck bei der Uebernahme der Wache nicht näher geprüft habe, ob das z. Z. voraus befindliche Licht, das feste 21 Seemeilen sichtbare Feuer von Bovbjerg oder ein Dampfer sei und sich ohne weiteres auf die Aussage des Steuermanns verliess. Er führte den Unfall auf diese Nachlässigkeit zurück, da es nach seiner Meinung, wenn man um 12 Uhr das in Sicht befindliche Licht als das von Bovbjerg erkannt hätte, noch früh genug gewesen wäre, den Unfall zu verhüten und beantragte deshalb, Kapitän Többens die Befugniss zum Schiffergewerbe zu entziehen.

Der Spruch des Seeamts lautete: Der Unfall der Brigg »Anna« von Papenburg ist auf Stromversetzung und die irrige Annahme des Steuermanns, dass das von ihm gesichtete Feuer von Bovbjerg dasjenige eines Dampfers sei, zurückzuführen, auch ist ferner anzunehmen, dass dem Schiffer nicht genügend Zeit zu Gebote gestanden hat, sich von dem Irrthum zu überzeugen und wird dem Schiffer Többens die Befugniss zur ferneren Ausübung des Schiffergewerbes belassen.

## Schiffbau.

**Bauauftrag.** Die russische Regierung hat mit der Werft von Burneister & Wain in Copenhagen den Bau eines ungepanzerten Kreuzers von ca. 3000 Tons kontrahirt. Das Schiff soll eine Maschine von 10000 Pferdekräften erhalten, 23 Knoten laufen und in etwa zwei Jahren zur Ablieferung gelangen, Kontraktsumme ca. 6000000 Kronen.

**Stapellauf.** Am 30. April lief auf der Auklamer Werft von J. C. Peuss ein neuerbauter Schooner von etwa 45 Reg.-T. vom Stapel. Das Schiff, aus Eichenholz gebaut, erhielt den Namen Marie, seine Länge ist 65'. Auf der gleichen Werft wird alsbald der Kiel zu einem neuen Schooner gestreckt, der zum Herbst d. J. zur Ablieferung gelangt.

**Stapellauf.** Am 27. April lief in Newcastle bei Wigham Richardson & Co. der für die Deutsche Dampfschiffahrt-Gesellschaft »Hansa« in Bremen erbaute Dampfer »Weissenfels« von 370'×46'×30' vom Stapel. Der Dampfer hat eine nach dem Yarrow, Schlick & Tweedy System aufgestellte Quadrupel-expansionsmaschine.

**Stapellauf.** Die italienischen Schiffswerften zeigen seit einiger Zeit eine lebhafte Thätigkeit. Sämmtliche Bauwerften sind voll beschäftigt. Ein grosser Theil der Aufträge besteht in Frachtdampfern von einem bestimmten Typ. Vor Kurzem wurde der erste Dampfer dieser Gattung auf der Werft von Odoro & Co. in der Nähe von Genua für die Gesellschaft »Società Commerciale Italiana di Navigazione« in Genua vom Stapel gelassen. Derselbe erhielt den Namen Jupiter. Das unter specieller Aufsicht und nach der höchsten Klasse des englischen Lloyds erbaute Schiff besitzt eine Tragfähigkeit von 6000 Tonnen. Fünf weitere Dampfer von ähnlicher Grösse werden für die Gesellschaft folgen.

**Probefahrt.** Am 29. April verliess der auf der Werft von H. C. Stülcken Sohn neu erbaute zum Segeln eingerichtete,

300 Reg.-Tons grosse Dampfer »Gertrud« der Rhederei Walther Heino zur Probefahrt, welche sich bis Brunshausen erstrecken soll, den hiesigen Hafen. Die nähere Beschreibung des speciell für die Küstenfahrt eingerichteten Fahrzeugs brachten wir bereits anlässlich des Stapellaufes.

Die Probefahrt mit dem neuen Dampfer »Secunda«, welchen die Flensburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft bei der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft bauen liess, konnte am 27. April bei gutem Wetter vorgenommen werden und lieferte ein ausgezeichnetes Resultat sowohl was die Leistungen des Schiffes, als auch der Maschine anbetrifft. Durch die »Secunda« welche eine grösste Länge von 281' 6", Breite von 39' 0" und Tiefe von 18' 11"  $\frac{1}{2}$ " besitzt, erhält die obige Rhederei ein ausserordentlich practisches und vortheilhaft ladendes Schiff als Zuwachs ihrer Flotte resp. als Ersatz für den verkauften Dampfer gleichen Namens. Die Führung der »Secunda« ist Herrn Kapitän Cornelien übertragen und begibt sich der Dampfer zunächst nach Blyth.

### Vermischtes.

**Gebührenordnung für den Kaiser Wilhelm-Kanal.** Dem Reichstag ist der Gesetzentwurf über die Gebühren für Benutzung des Kaiser Wilhelm-Kanals zugegangen. Die nach dem Gesetze vom 27. Mai 1896 mit dem 30. September 1899 ablaufende Frist, binnen welcher die Festsetzung des Tarifs für die Kanalgebühren dem Kaiser im Einvernehmen mit dem Bundesrath überlassen bleibt, wird darin bis zum 30. Septbr. 1904 erstreckt. Ferner wird eine Reihe von anderen Punkten, welche mit der Erhebung der Kanalgebühren zusammenhängen, geregelt. Insbesondere kommen als solche in Frage: die Feststellung der Fristen für die Verjährung der Gebührenforderungen und für die Beschwerden wegen unrichtiger Gebührenerhebung, die Eröffnung des Verwaltungszwangsverfahrens für die Beitreibung der Gebühren, die Bestrafung der Gebührenhinterziehung und das dabei anzuwendende Verfahren. Dem Gesetzentwurf ist folgende Begründung beigegeben: Die Festsetzung des Abgabentarifs für die Benutzung des Kaiser Wilhelm-Kanals, welche durch § 3 des Gesetzes, betreffend die Herstellung des Nord-Ostsee-Kanals vom 16. Mai 1886 weiterer gesetzlicher Regelung vorbehalten wurde, ist zuletzt durch das Gesetz vom 27. Mai 1896 bis zum 30. September 1899 dem Kaiser im Einvernehmen mit dem Bundesrath überlassen worden. Auf Grund dieser gesetzlichen Ermächtigung sind im Verwaltungsweg die Tarife erlassen. Mit dem bevorstehenden Ablaufe der Frist, für welche die Ermächtigung erteilt ist, wird eine neue gesetzliche Regelung erforderlich. Bei der bisherigen Regelung ist es nach reiflicher Erwägung vermieden worden, die Tarifsätze im Gesetze festzulegen, weil ihnen dadurch die im Interesse sowohl des Verkehrs wie der finanziellen Ergebnisse des Kanalunternehmens wünschenswerthe Beweglichkeit benommen worden wäre. Indem aber die Ermächtigung zur Festsetzung des Tarifs im Verwaltungswege nur für bestimmte Fristen erteilt wurde, erhält auch der Reichstag Gelegenheit, bei den Verhandlungen über eine Verlängerung der Frist, die bei der Tarifgestaltung in Anwendung gebrachten Grundsätze zu prüfen und auf etwaige Aenderungen hinzuwirken. Bei diesem Verfahren dürfte es zu belassen sein. Wie die beigelegte Denkschrift erkennen lässt, hat sich das Kanalunternehmen bei der gegenwärtigen Art der Tarifregelung in erfreulichem Maasse entwickelt. Wenn demnach die neue gesetzliche Regelung wiederum in einer angemessenen Verlängerung der bereits einmal erstreckten Frist für die Festsetzung des Gebührentarifs im Verwaltungswege zu bestehen haben wird, so empfiehlt es sich doch, bei dieser Gelegenheit auch eine Reihe von anderen, der gesetzlichen Ordnung bedürftigen Punkten, welche mit der Erhebung der Kanalgebühren zusammenhängen, zu regeln. Insbesondere kommen als solche in Frage: die Feststellung der Fristen für die Verjährung der

Gebührenforderungen und für die Beschwerden wegen unrichtiger Gebührenerhebung, die Eröffnung des Verwaltungszwangsverfahrens für die Beitreibung der Gebühren, die Bestrafung der Gebührenhinterziehung und das dabei anzuwendende Verfahren. Der Erlass von Vorschriften über diese Punkte hat sich während des bisherigen Betriebs des Kaiser Wilhelm-Kanals als ein Bedürfniss herausgestellt. Auch die in § 3 des Gesetzes vom 16. März 1886 enthaltenen Vorschriften über die Gebührenbefreiungen bedürfen nach gewisser Richtung der Ergänzung.

**In dem Wettbewerbe für praktische Hand-, Anker- und Ladewinden für Binnenschiffahrtsbetriebe,** der von der Westdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft zu Duisburg und der Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft zu Magdeburg eröffnet worden war, hat das von beiden Berufsgenossenschaften eingesetzte Preisgericht drei Entwürfe als brauchbare Lösungen angesehen und deshalb eine Theilung des ausgesetzten Preises von 1000 Mk für angemessen erachtet. Der I. Preis wurde zuerkannt dem Entwurfe mit dem Kennworte: »Zwillingswinde für alle Fälle«, Verfasser Herr Carl Poppe in Magdeburg, der II. Preis dem Entwurfe mit dem Kennworte: »Lamelle«, Verfasser Herr Obergeringieur W. Müller in Kassel, der III. Preis dem Entwurfe mit dem Kennworte: »Centrifugal«, Verfasser H. Hütter jun. in Hamburg-Eilbeck. Der I. und II. Preis wurden gleichmässig auf je 400 Mk, der III. Preis auf 200 Mk festgesetzt. Die übrigen Bewerber haben ihre Einsendungen unter Aufgabe des Kennwortes und genauer Adresse bei dem Vorstände der Westdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft in Duisburg bis zum 1. Juni d. J. zurückzufordern.

**Der Aussenhandel Griechenlands** im verflossenen Jahre ergab einen Werth von 152 Mill. Dr. in Einfuhr (+ 37 Mill.) und von 89 Mill. Dr. in Ausfuhr (+ 9 Mill.). Trotz des im Allgemeinen günstigen Eindrucks der Import- und Export-Ziffern bleibt es fraglich, ob die erhoffte Sanirung der wirtschaftlichen Verhältnisse Griechenlands ihren Anfang genommen hat und die dauernde Besserung bevorsteht. Die bedeutende Vermehrung der Einfuhr ist einerseits eine Folge der Stagnation in der Handelsbewegung während der Finanzkrisis, der Kriegsaussichten und Kriegswirren der Vorjahre, andererseits aber durch die Zuversicht der griechischen Handelswelt hervorgerufen, dass der Wiederordnung der staatlichen Verhältnisse die Hebung der Kaufkraft und Kaufkraft weitere Schichten des Volkes folgen werden.

### Vereinsnachrichten.

#### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 3. Mai. Ein von Kapt. May konstruierter Bootstierapparat gelangt zur Vorführung. Die Vorrichtung unterscheidet sich von anderen ihrer Art dadurch, dass die beiden unteren Bootsböcke nicht in einen im Boote befindlichen Ring eingehakt werden, sondern in ca. dreiviertel Bootslänge von einander entfernt an einer eisernen Stange befestigt sind. In der Mitte der Stange ist eine der Ankerfall-Vorrichtung ähnliche Einrichtung getroffen, sodass zum Fallen des Bootes nur das Entfernen eines Splints und dann eine Bewegung des Hebels erforderlich ist. Ebenfalls sind, wenn das Boot später wieder geheisst werden soll, Ketten, im Kiel befestigt, angebracht, die über die Stange gehakt das Boot klar zum Heissen machen. Die anwesenden Herren Ingenieure Consul Schlick und Johns halten die Erfindung für das Beste, was sie bisher auf diesem Gebiete gesehen. Wenngleich sie auch einzelne Sachen geändert zu sehen wünschen, so betrifft Das lediglich Punkte untergeordneter Natur. Auch seitens verschiedener Mitglieder wird die Erfindung in sehr sympathischer Weise besprochen und folgende Resolution angenommen: »Der Verein Deutscher Seeschiffer, sowie die Herren Ingenieure Schlick und Johns, halten den von Herrn May konstruirten

Bootsfrierapparat für das auf diesem Gebiete Beste, was bisher praktisch zur Ausführung gelangt ist. Aenderungen, die von verschiedenen Seiten befürwortet werden, sind nebensächlicher Natur und lassen sich auf dem Constructionswege leicht herbeiführen. Vom Schiffer-Verein »Weser« und »Stettin« sind Schreiben eingegangen, in denen neben Verbandsangelegenheiten des Ablebens Herrn Kapt. Landerer's in bewegten Worten gedacht und betont ist, dass der ganze Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine einen schweren Verlust erlitten. Die Herren Claussen und v. Brook haben zu ihrem am 5. Mai abzuhaltenden Experimental-Vortrag an die Mitglieder des Vereins Vorzugs-Eintrittskarten gesandt; die Anwesenden machen von dem Privilegium Gebrauch. Hierauf wird ein Artikel aus einem Tageblatt verlesen und sehr beifällig aufgenommen. Derselbe hat ein Mitglied zum Verfasser und ist eine Entgegnung auf eine frühere in der Tagespresse gegen den Verein gerichtete Artikelserie, mit Bezug auf das See- und Elblootsenwesen.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der gestrigen Versammlung, die gut besucht war, wurden zunächst drei Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen waren zu bemerken: Zuschriften von Jaluit, Rockingham, Brooklyn, Athen, Danzig etc. Im Anschluss an die Beschlüsse der Versammlung vom 30. März d. J. wurde an der Hand weiteren Materials nochmals über die Gagenverhältnisse der Schiffsofficiere verhandelt. Es stellte sich heraus, dass die Thatsache, dass Matrosen eines Schiffes, den ihnen zukommenden Ueberstundenlohn eingerechnet, mehr verdienen, als die jüngeren Officiere, die Unterofficiere mehr als zweite Officiere desselben Schiffes, durchaus nicht so selten sei, wie man wohl geneigt wäre anzunehmen. Merkwürdigerweise sei dieses aber gerade bei den Rhedereien der Fall, die im vergangenen Jahre ein sehr günstiges Geschäftsergebnis

erzielt haben. Ein an den Verein Hamburger Rheder zu richtendes Bittgesuch um Erhöhung der Gagen wurde hierauf verlesen und in seinem Wortlaute von der Versammlung genehmigt. Verlesen wurde hierauf aus der »Neuen Hamburger Zeitung« ein Artikel, betr. den während der letzten Reise der »Moravia« zu Schaden gekommenen Zimmermann dieses Schiffes der zur Zeit erwerbsunfähig sei. In der Versammlung wurde hierzu ausgeführt, dass die Rhederei der »Moravia«, trotzdem der Hauptinhaber der ersteren seiner Wohlthätigkeit halber viel von sich reden mache, wie allgemein bekannt sei, für ihre Seeleute absolut nichts übrig habe. Besprochen wurde weiterhin die vom Deutschen Nautischen Verein beantragte Abänderung des Alters- und Invaliditäts-Versicherungsgesetzes für Seeleute und dann einige Ersatzwahlen zum Verwaltungsrathe vorgenommen, worauf die Versammlung geschlossen wurde.

### Frachtenberichte.

#### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 3. Mai 1899.

Der ausgehende Frachtenmarkt ist unverändert. Salpeterfrachten liegen flau und der Markt ist ohne Begehr, für Aug./Sept. versucht man 27/6 a 28/— mit 1. Februar Löschanfang. Für prompte Schiffe von den peruanischen Deposits notirt man 30/— per Ton Guano, für spätere Sichten 1/3 weniger. Von San Francisco ist für die neue Ernte circa 28/9 zu bedingen, von Portland ist gegenwärtig fast gar kein Bedarf für prompte Tonnage, Oct./Dec. notirt circa 33/—. Von Melbourne nach Europa werden Schiffe für Getreide zu 27/6 gesucht, Option vom Cap erwünscht a 23/9.

»Kehrewieder«, Hull-Santos 15/—.

»Falls of Afton«, Antwerpen-San Francisco 12/3, f. c.

»Kron. Louise«, Rangoon/Rio Grande 45/—, Reis.

Niederland«, New-York-Java, 20 cts. für 1 Platz, Petroleum.

## W. A. F. Wieghorst & Sohn, Hamburg,

Korndampfmühle und Schiffsbrod-Fabrik.

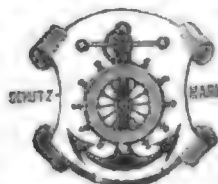
Leistungsfähigkeit: Täglich 24000 Pfund Schiffscakes.

Lieferanten der Kaiserlichen Marine.

J. G. Hindrichson Ww. & Co.

gegründet Bremerhaven 1847

== Farben-Fabrik ==



Specialität:

Heitmann's Composition.

Schutzanstrich für Schiffsböden gegen Rost,  
Anwuchs von Gras und Muscheln  
unübertroffen.

Sämmtliche Farben in Oel angerieben für Schiffsbedarf.  
Empfehlungen durch erste Dampfschiffahrts-Gesellschaften.

Oldenburg-Portugiesische  
Dampfschiff-Rhederei (Act.-Ges.)  
**Oldenburg** i. Grh.

Regelmässige Dampfschiffahrt

(Kaiserl. Deutsche Packet-Post)

zwischen

Hamburg und Portugal,  
Hamburg und Marocco,  
via Antwerpen und Gibraltar,  
sowie

regelmässige Dampfschiffahrt

zwischen

Bremen, Brake und  
Portugal.



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sillmann's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinböf 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsanzeigen gehen an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-bösterreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Postpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreispaltige Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Anzeigen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sillmann. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. v.

Frühere Jahrgänge (1894 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1899 No. 19.

Hamburg, den 13. Mai.

XXXVI. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Ein Wort für die Segelschiffahrt. — Ueber Dr. F. Bolte's Neues Handbuch der Schiffahrtskunde. — Gerichtsentscheidung. — Seemannsvorhandlungen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Sprechsaal. — Amburger Gasmaschine.

### Auf dem Ausguck.

Die ihrem Zusammentritt entgegensehende Friedenskonferenz, wird sich neben anderen vorläufig wahrscheinlich unlösbaren Aufgaben auch damit beschäftigen, für das **Privateigenthum im Seekriege** unter irgend einer Form eine Vereinbarung zu schaffen, kraft deren auch die Handelsgüter des Feindes, sofern sie keine Contrebande darstellen, unantastbar sind. Dass dieses Thema erörtert werde und auch im angedeuteten Sinne seine Erledigung finde, ist gewiss ein berechtigter Wunsch. Sofern sich bis jetzt auf Grund der Erörterungen in der englischen und deutschen Presse urtheilen lässt, wird der Vorschlag, »Feindes-Privateigenthum im Seekriege unbeanstandet zu lassen«, von allen Seiten, wenn nicht freudig, so doch sympathisch begrüßt. Allerdings sind diejenigen, welche bisher öffentlich der Anregung das Wort gesprochen, Privatpersonen und drücken als solche nur ihre individuelle Anschauung aus, welche natürlich für die Vertreter der Friedenskonferenz nicht maassgebend sein kann. Wohl aber werden die Aussprüche eines Esmarch und Aegidi in Deutschland und eines Ismay in England nicht wirkungslos verhallen. Alle drei sind in ihrem Fache Autoritäten allerersten Ranges. Der Staatsrechtslehrer Professor Aegidi, ein alter Vorkämpfer des Grundsatzes der Freiheit des Privat-

Eigenthums auch im Seekriege, hat in der »Deutschen Revue« seinen Standpunkt in nicht misszuverstehender Weise klargestellt. Nachstehend eine Stelle:

»Der weltgeschichtliche Stempel, dass nach unserem Völkerrecht eine Seemacht mit Kaufleuten Krieg führt, dass die Marine Seiner Majestät oder der Königin Victoria etc. die Dienstpflicht von Piraten zu erfüllen hat, sollte das neunzehnte Jahrhundert nicht überleben: das nahe zwanzigste hat der Menschheit als Willkommen die Anerkennung der Culturmächte zu bringen von der »Freiheit des Privateigenthums zur See in Kriegszeiten!« Der Glaube daran ist alten Datums; zuerst verkündigt ward er vor anderthalb Jahrhunderten. Hervor leuchtet das Bekenntnis, dass Friedrich der Grosse dafür abgelegt hat in dem Freundschaftsvertrage, den mit ihm 1785 im Namen der von ihm zuerst für souverän erklärten Vereinigten Staaten Franklin abschloss. Dem glorreichen Beispiel folgten andere Fürsten und Reiche (doch fehlte die Continuität). Selbst Engländer, darunter ein Palmerston, haben der Freiheit des Privateigenthums zur See das Wort geredet. Am Ende der fünfziger Jahre, von Bremen ausgehend, erwuchs eine Bewegung für die Reform, der sich Regierungen, wie die der Niederlande, anschlossen. Mit Bismarck's Billigung fasste am 18. April 1868 der Reichstag des norddeutschen Bundes fast einstimmig (nur gegen die eine Stimme des Generals Vogel von Falckenstein, welcher den Antrag missverstanden zu haben erklärte) den feierlichen Beschluss zu Gunsten des grossen Reformgedankens der Freiheit des Privateigenthums im Seekriege.«

Auf Aufforderung der »Berliner Wissenschaftlichen Correspondenz« haben eine Anzahl der hervorragendsten deutschen, englischen, russischen und französischen Autoritäten auf dem Gebiete des Strafrechts und Völkerrechts ihre Meinung über die voraussetzlichen Resultate der Friedenskonferenz ausge-

sprochen. Unter ihnen auch der berühmte Chirurg, Professor Dr. v. Esmarch. Als Punkt zwölf seiner Anschauungen oder Forderungen sagt der Gelehrte:

„Zu erstreben ist, dass völkerrechtlich verboten werde, im Seekriege das Privateigenthum der Bevölkerung der kriegführenden Staaten anzutasten, in räuberischer Weise wegzunehmen oder zu vernichten.“

Und nun noch die Anschauung eines der prominentesten Rheder Englands. Der Seniorchef der White Star Line, Mr. Ismay, nimmt in einem an die »Times« gerichteten Schreiben Bezug auf den dem Privateigenthum während eines Seekrieges zu gewährenden Schutz:

„In Ihrem letzten Leitartikel erwähnen Sie die unüberbrückbaren Schwierigkeiten, welche entstehen würden, wenn der Hauptzweck des Friedenskongresses, eine Abrüstung herbeizuführen, verwirklicht werden sollte. Ich gehe nicht näher darauf ein. Jedoch frage ich: sind, abgesehen von diesem Punkte nicht noch andere für die Civilisation von grösster Bedeutung schwebende Fragen längst spruchreif? Ich meine die Ausrottung gewisser Anschauungen mit Bezug auf das Privateigenthum während eines Seekrieges. Meines Erachtens sollte die Friedenskonferenz der Menschheit die Kunde bringen, dass für solche an den Barbarismus erinnernde Anschauungen im zwanzigsten Jahrhundert kein Verständniss mehr vorherrscht. Das Privateigenthum, auch das des Feindes muss im Kriege unantastbar sein.“

Wie wir bereits im vorigen Jahre mittheilten, findet der nächste Kongress für die **Vereinheitlichung des Seerechts** in London statt, und zwar, wie nunmehr feststeht, in der Zeit vom 13.—15. Juli. Verbunden hiermit wird die dritte Konferenz des »Comité maritime international« abgehalten. Dem englischen Comité steht Sir Richard Webster, Cabinettsminister und Attorney-General, als Präsident vor. Bekanntlich findet das Comité in der »International Law Association« und »Chamber of Shipping« in jeder Weise eine wünschenswerthe Unterstützung, was um so bedeutsamer ist, als die zuletzt genannte Corporation den Zusammenschluss aller Rhedervereine und Handelskammern Grossbritanniens bedeutet. Auf der Tagesordnung des diesjährigen Kongresses steht ausser anderen Fragen die Haftbarkeit des Rheders bei Collisionsfällen. Zu gleicher Zeit erfahren wir von geschätzter Seite aus Brüssel, dass im Jahre 1900 in Paris am 1., 2. und 3. October die vierte Konferenz des »Comité maritime international« abgehalten werde.

Es sei noch ganz besonders auf die an anderer Stelle dieser Nummer abgedruckten Gerichtsentscheidungen in Sachen **Geo. Fischer gegen die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Kosmos“** hingewiesen. Leider waren wir wegen Platzmangel gezwungen — wie Das auch an einer Stelle aus-

drücklich vermerkt ist — den Wortlaut der Begründung beider Urtheile, des A.-G. sowie des L.-G. zu Hamburg, möglichst zu kürzen: wir hoffen jedoch, dass der Sinn des Ganzen durch unsere nothgedrungene Maassnahme nicht gelitten hat. Die Gelegenheit, welche zum Austrag gekommen, ist für Rheder und Seeleute von so weittragender Bedeutung, dass man der »Kosmos«-Linie wirklich dankbar sein kann, wenn sie des geringen Objectes halber (4 <sup>11</sup>/<sub>12</sub> Dtz. Unterhosen und 1 Dtz. halbwoollene Unterjacken) den Entscheid zweier Gerichtsinstanzen herausforderte und alle etwa hinsichtlich des Punktes möglichen Zweifel gehoben hat.

Wenn die kanadische Regierung beabsichtigt, **Montreal zum Freihafen** umzugestalten — eine dahin lautende Nachricht hat in der englischen Presse gläubige Aufnahme und bisher keinen Widerspruch gefunden — so darf ein solches Projekt als eine neue Maassnahme betrachtet werden, mit Hilfe deren sich Kanada möglichst unabhängig von den Ver. Staaten zu machen gedenkt. Wir haben s. Z. schon auf die verschiedenen, zum ähnlichen Zweck unternommenen Maassregeln der kanadischen Regierung hingewiesen, und dabei stets betont, dass der Winter, oder vielmehr dessen Begleiterscheinung, das Eis, dem Yankee ein Bundesgenosse ist, mit dessen Unterstützung alle kanadischen Bemühungen wahrscheinlich erfolglos bleiben. Denn vier bis fünf Monate des Jahres ist jede Schifffahrt auf dem St. Lorenz durch Eis unterbunden, während der Hudson — denn auf New-York ist doch Alles abgesehen — in seinem oberen Lauf stets der Schifffahrt zugänglich bleibt. Ausser der Absicht, in Montreal einen Freibezirk anzulegen oder Montreal zum Freihafen zu machen, sind kanadische Schifffahrtsinteressenten bestrebt, ein Capitalisten-Consortium zusammenzubringen, mit dessen Mitteln eine Vertiefung des St. Lorenz auf 30' zur Ausführung kommen soll. Die kanadische Regierung unterstützt ebenso das letztere Bestreben, wie sie geneigt ist, einem amerikanischen Syndikat, das um die Genehmigung zur Anlage grosser Getreide-Elevatoren in Montreal eingekommen, die Genehmigung zu versagen.

Die untenstehenden Angaben über den **Verkehr in französischen Seehäfen** während des I. Quartals 1898 und 1899 zeigen, im Sinne Frankreichs, zwar manches erfreuliche Zeichen des Aufschwungs, jedoch in einzelnen Häfen auch einen besorgniserregenden Rückgang. Zu der letzteren Kategorie gehören vornehmlich die Seestädte Havre, Calais und Bordeaux, deren Verkehr um 70 000, 3000 resp. 58 000 t im letzten Quartal geringer als im Vorjahr

war. Nicht minder bemerkenswerth ist die relativ geringe Verkehrszunahme Dünkirchens. Es ist wohl nicht unrichtig beurtheilt, wenn wir annehmen, dass die stetig wachsende Bedeutung Antwerpens und besonders Rotterdams einen grossen Theil des Verkehrsverlustes der nördlichen Häfen Havre und Calais an sich gerissen haben. Ob und wieviel sich auch unsere deutsche Handelsmetropole Hamburg daran beteiligt hat, lässt sich nur schwer feststellen. Andererseits dürfen, wie schon erwähnt, viele französische Häfen — mit Ausnahme Marseille's — besonders Seestädte untergeordneter Bedeutung, von einer erfreulichen Zunahme des Verkehrs sprechen. Die Verkehrszunahme Marseille's innerhalb dreier Monate, beinahe 150 000 t, ist von hervorragender Bedeutung und wird dem mittelländischen Rivalen Genua keineswegs lieb sein. Die tabellarische Gegenüberstellung ist besser als weitere Worte geeignet, dem Leser ein anschauliches Bild zu vergegenwärtigen.

Häfen	1899		1898	
	Schiffe	Raumgehalt	Schiffe	Raumgehalt
Dünkirchen	673	481.335	719	461.709
Calais	849	264.651	890	267.801
Boulogne	842	338.621	724	320.385
Rouen	442	262.354	455	274.999
Dieppe	705	185.219	718	160.398
Havre	916	917.971	978	983.436
Honfleur	90	33.052	72	17.415
Caen	232	78.021	221	68.907
Cherbourg	264	170.582	253	147.023
Saint-Malo	287	74.791	313	71.211
Nantes	139	64.528	175	67.771
Saint-Nazaire	229	195.002	238	195.311
La Rochelle	163	185.148	146	174.361
Bordeaux	586	432.165	634	490.191
Bayonne	211	104.107	190	99.657
Gette	486	258.139	420	237.492
Marseille	1.858	2.042.814	1.729	1.851.700
Nizza	96	34.718	108	41.904
Andere Häfen	2.201	400.601	2.101	450.095

Für San Francisco walten schon seit mehreren Jahren zwei Sanitätsbeamte, bisher unabhängig von einander, des verantwortlichen Amtes eines **Quarantäne-Beamten**. Einer der Herren ist vom Staate Californien, der Andere von der Bundesregierung angestellt. Merkwürdigerweise ist es jahrelang ohne Unzuträglichkeiten möglich gewesen, in der genannten Weise den Quarantänegesetzen gemäss einkommende Schiffe zu inspiciern. Niemand, weder die in San Francisco verkehrenden Schiffer noch die am Platze ansässigen Kaufleute oder Rheder wussten wer der beiden Beamten eigentlich der »Boss« und wessen Urtheil, wenn doch einmal Meinungsverschiedenheiten vorkommen sollten, maassgebend sei. Wahrscheinlich waren sich die beiden Beamten bis vor kurzer Zeit selber nicht klar, wie weit die Befugnisse eines Jeden reichen. Angesichts der nun folgenden Worte ist man jedenfalls zu jenem Zweifel berechtigt gewesen. Dem Führer des britischen Dampfers »Gaelic«, der wahrscheinlich die complicirten

Quarantäneverhältnisse nicht kannte, gebührt das Verdienst, dem Publikum und den Beamten dieses Räthsel gelöst zu haben. Dies geschah als »Gaelic« die Quarantänestation passirte. Der Bundes-Quarantänebeamte kam als Erster an Bord, inspicierte das Schiff und stellte dem Kapitän einen reinen Gesundheitspass aus. Kurze Zeit darauf erschien der vom Staate Californien angestellte Beamte, ebenfalls in der Absicht, die Besatzung auf ihren Gesundheitszustand zu prüfen. Der Kapitän war aber anderer Ansicht. Weder erlaubte er die Inspektion, noch willfahrte er dem wiederholt ausgesprochenen Wunsch des Beamten, die Schiffspapiere zu sehen. Die Folge war ein seitens des Beamten an den Lootsen gerichtetes Verbot, er dürfe das Schiff nicht weiter bringen. Auch hinsichtlich dieser Anschauung stiess er auf Widerstand sowohl beim Lootsen als beim Kapitän, dem schliesslich die Geduld ausging, was sich dadurch bemerkbar machte, dass er für recht schleunige Expedition des Doktors von Bord sorgte. Während beide Herren, der Kapitän und der Lootse, nach ihrer Ankunft im Hafen in der Kajüte sassen und im Geiste das kurz vorher erlebte Intermezzo noch einmal passiren liessen, erschienen unangemeldet mehrere uniformirte Herren, an ihrer Spitze der verkannte Doktor, in der Kajüte und ärretirten deren Insassen. Das Polizeigericht verurtheilte Jeden zu einer Strafe von \$ 10. Gegen dieses Urtheil legten die Gemaassregelten beim »Superior Court of California« Berufung ein und hatten die Genugthuung, kostenlos freigesprochen zu werden. Im Spruch des hohen Gerichtshofes war darauf hingewiesen, dass der Präsident der Ver. Staaten für den Hafen von San Francisco einen Beamten ernannt habe und Dieser allein befugt sei, dem Quarantänewesen vorzustehen.

### Ein Wort für die Segelschiffahrt.

Im Laufe der letzten Jahre, wahrscheinlich durch den verhältnissmässig sehr geringen Seglernachwuchs hervorgerufen, sind die mehr oder minder unbeachteten Redensarten entstanden: »Die Segelschiffahrt liegt in den letzten Zügen« oder »Die Segler bringen nichts mehr ein«. Wie aus einem Eingesandt der »Hansa« zu ersehen ist, scheint diese Anschauung auch in den Officierskreisen der Kaiserl. Marine Platz gegriffen und durch eine Aeusserung Herrn Laeisz Bestätigung gefunden zu haben.

Wir sind fest überzeugt, Herr Laeisz hat seinen in der »Institution of Naval Architects« gesprochenen Worten nicht die ihnen von verschiedenen Seiten unterlegte Bedeutung beigemessen. Anderenfalls würde er gewiss nicht Eigenthümer eines Segelschiffsparkes sein, dessen einzelne Bestandtheile sich seit Jahren einer Verjüngung und Vermehrung erfreuen, wie man sie in anderen Segelschiffsrhedereien



nur selten findet. Die beim Diner gesprochenen Worte bedeuteten unseres Erachtens eine Courtoisie gegen die zumeist aus Marine-Ingenieuren bestehende Tischgesellschaft, nicht aber sind sie, wie es von verschiedenen Seiten geschehen, als vernichtende Kritik der Segelschiffahrt aufzufassen.

Die Segelschiffahrt ist in den letzten dreissig Jahren in demselben Maasse zurückgegangen, wie durch die Ausnutzung des Dampfes ein immer geringeres Quantum Heizmaterial erforderlich wurde. Seit Einführung der Triple- und später der Quadruple-Expansionsmaschinen machte sich das Verschwinden des Seglers von der Bildfläche seiner jahrhundertlangen früheren Beschäftigung immer fühlbarer. Jedoch ist in gewisser Beziehung seit den letzten beiden Jahren ein Stillstand, wenn nicht sogar ein kleiner Aufschwung eingetreten. Man sollte diese Erscheinung nicht unbeachtet lassen. Zwar haben die Segler in dieser Periode numerisch, mit Ausnahme in Schleswig-Holstein und Hannover, in den anderen deutschen Küstengebieten abgenommen, dagegen ist hinsichtlich des Raumgehalts vorwiegend eine Zunahme zu konstatiren.

Dieselbe im Interesse der Segelschiffahrt erfreuliche Erscheinung lässt sich, wenn die Seglerflotte der Welt denselben Betrachtungen unterzogen wird, leider nicht nachweisen. Denn nach den letzten Veröffentlichungen des »Bureau Veritas-Rogister« haben innerhalb der letzten sechs Jahre die Segler im Gegensatz zu den Dampfern eine beträchtliche Abnahme erfahren, nämlich von 31 158 Schiffen zu 10 110 233 t in 1892 auf 29 844 zu 8 731 613 t in 1898. (Die Zunahme der Dampfer betrug in gleicher Zeit 2392 zu 4 709 792 t.)

Wir wollen, indem wir uns wieder den deutschen Verhältnissen zuwenden, hier die Schleppschiffahrt mit der Segelschiffahrt, wie Das seitens des Kaiserlichen Statistischen Amtes zum Theil geschehen, nicht verbinden; es führt in unserem Falle sonst zu irrtümlichen Schlüssen. Kurz erwähnt mag nur werden, dass sich die deutschen Schleppschiffe mit Masten innerhalb 5 Jahren um 97,2% vermehrt haben. Die deutschen Segelschiffe, soweit alle Typen verstanden sind, haben, wie bereits erwähnt, numerisch ab- an Raumgehalt zugenommen. Um ein verständliches Bild zu erhalten, ist erforderlich die Entwicklung in den einzelnen Gattungen zu beobachten.

In erster Reihe kommen die Schiffe mit mehr als drei Masten in Betracht. Sie haben um 56,3% zugenommen. »Die Vermehrung«, so heisst es im Vierteljahrsheft des Kaiserl. Statistischen Amtes, »hat ihren Grund in der bedeutenden Leistungsfähigkeit, welche die Schiffe dieser Gattung bei ihrer grossen Ladefähigkeit gegenüber verhältnissmässig geringen Besatzungen und Betriebsunkosten besitzen, sodass ihre Verwendung für weite Reisen und für

Ladungen, deren Beförderung nicht an einen eng begrenzten Zeitraum gebunden ist, im Vergleich zu den Dampfern sich als lohnend erweist.«

Ihre bedeutende Leistungsfähigkeit und die verhältnissmässig geringen Betriebskosten, das ist und wird ihre überlegene Waffe den Dampfern gegenüber bleiben.

Dass ausser deutschen und französischen Rhedern auch amerikanische dem erwähnten Prinzipie huldigen und Segelschiffe grösster Dimensionen in Bauauftrag geben, beweist, dass Mr. John Crowley aus Taunton, Mass., mit Maine-Schiffbauern in Unterhandlung steht, zwecks Neubaus eines Schooners mit 6 Masten. Das Schiff soll eine Länge von 150' und eine Tragfähigkeit von 5000 t haben; Die Herstellungskosten sind auf \$ 110 000 veranschlagt.

Wenn von den dreimastigen Schiffen, ganz besonders die Barken (um 50%) und von den zweimastigen die Briggs (um 71,2%) zurückgegangen sind, so beweist es, dass diese Schiffstypen sich überlebt haben, weil ihrer Existenzfähigkeit durch die Unterhaltung einer verhältnissmässig starken Besatzung Abbruch gethan wird. Anders die Gaffelschooner, zu deren Bedienung ein relativ geringeres Personal nothwendig ist. Denn Schrägsegel und Gaffelsegel lassen sich selbstverständlich leichter hantiren, als Raasegel. Wahrscheinlich haben aus dem angeführten Grunde auch die Gaffelschooner unter deutscher Flagge eine Vermehrung um 4% erfahren.

Man wende nicht ein, das Vorstehendes einen Widerspruch insofern enthalte, als die Leistungsfähigkeit unserer grossen Vier- und Fünfmaster, die doch auch Raasschiffe sind, vorher besonders hervorgehoben ist. Der letzteren Kategorie kommt, um für den Rheder rentabel zu werden, ihre grosse Ladefähigkeit zu gute, auf welche Barken und Briggs aus natürlichen Gründen verzichten müssen.

Ferner geht aus der statistischen Gegenüberstellung hervor, dasssofern nur der Raumgehalt angezogen wird prozentual ausgedrückt, am Stärksten die Schiffe zwischen 1000 und 2000 R.-T. (49%) und nächst diesen, die kleinsten Fahrzeuge unter 100 R.-T. (26,8%) vertreten waren. Auch diese Erscheinung ist erklärlich und, soweit sich auf Grund gemachter Erfahrungen letzter Jahren urtheilen lässt, eine nothwendige Folge.

Schiffe grosser Dimensionen rentiren sich infolge ihrer grossen Ladefähigkeit, Schiffe kleinsten Raumgehalts theils in Folge ihrer im Vergleich zum Dampfer gleicher Grösse geringeren Besatzung, theils weil sie Häfen aufsuchen, in die bisher der Dampfer wegen seines grösseren Tiefganges nur selten kommt. Erfahren die gegenwärtig in erster Reihe in Betracht kommenden überseeischen, durch Dampfkraft getriebenen Verkehrsmittel keine um-

stürzende Aenderung, d. h. gelingt es im Zeitalter der Erfindungen nicht, die Fortbewegungskraft noch erheblich billiger als bisher zu gestalten, so werden wir wahrscheinlich schon nach zehn Jahren nur Segler grösster und kleinster Dimensionen sehen. Fahrzeuge mittlerer Grösse, nach unseren heutigen Begriffen Briggs, Barken und kleinere Vollschiffe, werden von der Bildfläche ihrer früheren Thätigkeit verschwinden und den zeitgemässen Schiffsgattungen Platz machen.

Möglich und nicht ganz unwahrscheinlich ist, dass auch hinsichtlich der Takelung im Laufe der Jahre eine Einheitlichkeit entsteht und nur noch als Gaffelschooner getakelte Segler gebaut werden. Die Gaffelschooner, wenngleich bei achterlichem Winde gegen Raaschiffe im Nachtheil, sind durch bedeutend geringeres Personal zu manövriren und zu erhalten. Das beweist beispielsweise ein Vergleich zwischen dem grössten Gaffel- und Raaschiff mit Bezug auf das Gesagte. Der amerikanische Schooner „John B. Prescott“ hat eine Ladefähigkeit von nahezu 4000 t. Der Steuerapparat, die Segel usw. werden mit Dampf bearbeitet. Das Schiff hat 5 Masten, die je 112 Fuss hoch sind und 29 Zoll im Durchmesser halten. Für die Segel werden 10 000 Yards Segeltuch verwendet. Das grösste Segelschiff der Welt, der Hamburger Raa-Fünfmaster „Potosi“, hat im ganzen 4700 Quadratmeter Segelfläche. Berücksichtigt man nun, dass bei dem Amerikaner nur laufende Yards gemeint sind und man nimmt die Breite des Segeltuchs zu  $\frac{1}{2}$  m an, so fährt das amerikanische Schiff doch noch obensoviel, ja noch mehr Segel, als die an Tragfähigkeit mehr als 40% grössere „Potosi“. Und dabei soll, wie aus einer Notiz der Tagespresse ersichtlich, das amerikanische Schiff mit seinem gewaltigen Segelwerk alles in allem nur 12 Mann fahren, nämlich den Kapitän, zwei Steuerleute, einen Maschinisten, einen Steward und sieben Matrosen.

Falls vorstehende Angaben, mit Bezug auf die Segelfläche beider Schiffe, korrekt sind, so dürfte der Vorzug der Gaffelschooner in die Augen springen. Die Reduktion des Personals, im Allgemeinen gleichbedeutend mit der fähiger Matrosen, würde andererseits von Vielen nicht ungerechtfertigter Weise bedauert werden und die jüngst in der Ostsee gepflegten Bemühungen, einen zahlreichen seemannischen Nachwuchs zu erzielen, nicht gerade fördern.

Träte auch mit der allgemeinen Einführung der Gaffelschooner die Segelschiffahrt in ein neues Stadium, aus dem sie verjüngt und in ihren einzelnen Bestandtheilen wahrscheinlich gewachsen hervorgeht, so ist damit, in Anbetracht der geringen Bedienungsmannschaft des neuen Typs, noch nicht eine Vermehrung des seemannischen Personals herbeigeführt.

Alles bisher Gesagte kurz zusammengefasst, lässt die eingangs erwähnte Behauptung, »die Segelschiffahrt liege in den letzten Zügen« solange ungerechtfertigt erscheinen, als nicht auf dem Gebiete der Elektrizität oder der Hydraulik epochemachende Erfindungen im Interesse einer ökonomischeren Fortbewegungskraft gemacht werden. S.

## Ueber Dr. F. Bolte's Neues Handbuch der Schiffahrtkunde.\*)

(Dr. O. Fulst, Oberlehrer an der Seefahrtsschule in Bremen.)

Wir haben zwar in Deutschland keinen Mangel an Lehr- und Handbüchern der Navigation, aber keines von den vielen hat sich einer allgemeinen Anerkennung zu erfreuen, ja in vielen Kreisen befriedigt nicht ein einziges von ihnen, was mit Sicherheit daraus hervorgeht, dass an mehreren Navigationsschulen gar kein Lehrbuch eingeführt ist, an vielen anderen die Schüler allerdings ein solches besitzen, der Unterricht aber nicht im Anschluss an dasselbe ertheilt wird. Es findet diese seltsame Erscheinung in erster Linie darin ihre Erklärung, dass der lebendige mündliche Unterricht sich schneller entwickelt, sich schneller den Bedürfnissen der Praxis anzupassen vermag als die starre Darstellung in einem Lehr- oder Handbuche.

Wie in England, so war auch in Deutschland, das sich in dieser Beziehung seit langer Zeit eng an England angelehnt hat, die Navigation starr geworden, was unmittelbar ein Blick, in die bisher gebräuchlichen englischen und auch deutschen Lehrbücher zeigt. Bei allen Verschiedenheiten eine verblüffende Uebereinstimmung und Gleichförmigkeit der Darstellung! Seit 50 bis 80 Jahren finden wir keinen nennenswerthen Fortschritt, kaum eine kleine Neuerung auf diesem Gebiete. So starr waren die Formen geworden, dass selbst die geniale Erfindung Sumners sie nicht aus ihrem Schlafe wecken konnte. In den älteren Lehrbüchern wurde die Standlinienmethode, die heute endlich die Alleinherrscherin in der nautischen Astronomie zu werden verspricht, nur eben zum Theil nicht einmal sehr beifällig — erwähnt und die Behandlung, die sie in den neuesten Auflagen dieser Bücher erfahren hat, ist auch nichts weniger als zeitgemäss.

Ein regeres Leben herrschte bei den Franzosen, die schon vor ungefähr 20 Jahren die Standlinienmethode in den Vordergrund schoben, sie wissenschaftlich austauten und sie gewissermassen zum Ausgangspunkt ihrer ganzen Betrachtung machten.

Auch auf den deutschen Navigationsschulen ist man seit einiger Zeit nicht müssig geblieben, der fruchtbarsten aller Methoden den Platz anzuweisen der ihr gebührt, obwohl unsere starren Prüfungsbestimmungen der Ausbildung dieser Methode im Wege standen. Die Lehrbücher sind aber noch nicht gefolgt, so dass die Klagen vieler Lehrer über den Mangel eines brauchbaren Lehrbuches durchaus berechtigt sind.

Das „Neue Handbuch der Schiffahrtkunde“ von Dr. F. Bolte, das, wie die Vorrede besagt, eine Neubearbeitung des alten Rümker'schen Handbuches sein soll, indessen ausser dem Titel nur die Gründlichkeit und Klarheit der Darstellung mit jenem Werke gemeinsam hat, reisst sich vollständig los von

\*) Neues Handbuch der Schiffahrtkunde, bearbeitet von Dr. F. Bolte, Oberlehrer der Navigationsschule zu Hamburg, mit einer Vorrede von Prof. Dr. Neumayer, Wirkl. Geh. Admiralitätsrath, Director der Deutschen Seewarte. 1899 (Preis 11 Mark.)

Nautische Tafelsammlung, herausgegeben von Dr. F. Bolte, Oberlehrer der Navigationsschule zu Hamburg, mit 4 magnetischen Karten, entworfen von Prof. Dr. Neumayer. (Preis 7 Mark.)

dem althergebrachten Schema und giebt eine Entwicklung und Darstellung der Nautik in durchaus neuer und moderner Form. Neu wie die Darstellung sind auch die Anordnung, Auswahl und Begrenzung des Stoffes, so dass es schwer wird, einen Vergleich des Buches mit älteren ähnlichen Werken zu ziehen.

Vielleicht wird Mancher, der das Buch zur Hand nimmt, zunächst durch die ungewohnte Darstellung überrascht werden, ich bin aber überzeugt, dass Jeder beim eingehenderen Studium des Buches mehr und mehr von der Darstellung angezogen werden wird, und dass Jeder, dem die Fortentwicklung der nautischen Wissenschaft am Herzen liegt, das Buch warm begrüßen wird, selbst wenn er mit dem einen oder dem anderen Kapitel nicht ganz einverstanden sein sollte.

Die jetzige Zeit erscheint auf den ersten Blick als die ungeeignetste für die Herausgabe eines Lehrbuches der Navigation, da die nautische Wissenschaft in Deutschland sich augenblicklich in einer Zeit der Gährung befindet, im Begriffe steht sich zu mausern. Man könnte meinen, es wäre besser, mit einem neuen Lehrbuch zu warten, bis diese Zeit der Mauserung vorüber wäre, bis sich die Ansichten mehr geklärt hätten. Aber da könnten wir noch lange auf das erlösende Werk warten. Nein, gerade jetzt mussten wir das Werk haben, jetzt, da von allen Seiten das Verlangen nach Umwandlung und Vertiefung des nautischen Unterrichts hörbar wird — jetzt wird sich das Buch Freunde verschaffen, jetzt wird es wirken können, die Navigation in die richtigen Bahnen zu lenken, zum Segen der Schifffahrt, zur Erleichterung der Schiffsführung.

Das vorliegende Handbuch soll ohne Zweifel als Unterlage für den Unterricht in den Navigationsschulen dienen, und es wird sich meines Erachtens wegen der grossen Klarheit der Darstellung und nicht zum geringsten auch wegen seiner vortrefflichen Uebersichtlichkeit vorzüglich dazu eignen. Aber doch ist es kein Schulbuch im gewöhnlichen Sinne — oder ich will lieber sagen, es ist ebenso sehr ein praktisches Handbuch wie ein Schulbuch, weil für die Auswahl und Begrenzung des Stoffes einzig und allein die Bedürfnisse der Praxis maassgebend gewesen sind. Von schulmeisterlicher Kleinigkeitskrämerei, die uns in den älteren Werken so oft entgegentritt, von dem Kokettiren mit genauen Resultaten und schwierigen, für die Praxis allerdings werthlosen Aufgaben, ist in dem Werke nichts zu finden. Die Mittel zur Lösung der Aufgaben sind so gewählt, wie sie die Praxis bietet, mit einer Genauigkeit, wie sie die Praxis erfordert. — Da wird z. B. eine Kreuzpeilung nicht mühsam mit fünf- oder sechsstelligen Logarithmen trigonometrisch berechnet — zwei Linien in die Karte gezeichnet — damit fertig. Für die Besteckrechnung giebt es in dem Buche nur die Rechnung nach Mittelbreite, und mit Recht, denn in der Praxis ist die Rechnung nach vergrösserter Breite durchaus ungewöhnlich, ja unbekannt.

Der gesammte Inhalt des Werkes ist in fünf Theile gegliedert, von denen sich die beiden ersten mit der terrestrischen Navigation befassen. Im ersten Theile finden wir die »Schifffahrt nach der Karte« oder »Küstenschifffahrt« (Seekarten, Abstandsbestimmungen, Stromschifffahrt), im zweiten die »Schifffahrt nach der Besteckrechnung«, einschliesslich des Segelns im grössten Kreise.

Den interessantesten Theil des ganzen Werkes bildet der dritte: »Die Schifffahrt nach astronomischen Beobachtungen.« Nachdem die zum Verständniss der nautischen Astronomie nöthigen Vorkenntnisse in klarer, übersichtlicher Weise entwickelt sind, wird die astronomische Ortsbestimmung durch Gestirnhöhen eingehend behandelt. Den Ausgangspunkt bildet die zu einer Gestirns Höhe gehörige Standlinie (Höhengleiche), mit deren Hilfe das allgemeine Prinzip der Ortsbestimmung erläutert wird. Ungezwungen entwickelt sich hieraus die Breitenbestimmung durch Höhen im Meridian und die Längenbestimmung durch Höhen im ersten Vertikal (Chronometerlängen), wobei ein besonderes Augenmerk auf die Untersuchung

über die Zuverlässigkeit dieser Berechnungen gerichtet wird. Nachdem die Nordsternbreite kurz erläutert worden ist, wird die Konstruktion der Standlinie in der Karte behandelt. Dabei wird ausschliesslich Gebrauch von der Höhenmethode (Methode von Marq. St. Hilaire) gemacht. Bestimmend für diese Methode wird das Streben nach Einfachheit und vor allen Dingen nach Gleichförmigkeit gewesen sein, denn nur bei Benutzung dieser Methode ist es möglich, alle Beobachtungen, einorlei in welchem Azimuth sie gemacht sind, über ein und denselben Kamm zu scheeren. Dass die anderen Methoden — die Breiten- und die Längenmethode — bei der eigentlichen Darstellung so gut wie unberücksichtigt geblieben sind, ist im Interesse der Klarheit und Einheitlichkeit der Darstellung nur zu begrüssen. Eine kurze Erwähnung derselben in einem kleinen Anhang, oder einer Anmerkung würde aber gewiss Vielen erwünscht gewesen sein.

Es folgt dann die graphische Bestimmung des Schiffsortes aus 2 Standlinien bei gleichzeitigen und auf einander folgenden Beobachtungen und im Anschluss hieran eine sorgfältige Untersuchung über die Zuverlässigkeit derartiger Ortsbestimmungen.

Der Berechnung des Schiffsortes als Schnittpunkt zweier Standlinien ist ein besonderes Kapitel gewidmet. Die darin eingeschlagene Methode ist sammt den dazu gehörigen Tafeln neu. Sie ist zweifellos ungleich besser als die in den französischen Lehrbüchern angegebene und führt schneller und sicherer zum Resultat, als jene.

Es mag überraschen, dass der Nebenmittagsbreite kein Platz in der astronomischen Ortsbestimmung eingeräumt ist. Es muss aber betont werden, dass dieselbe als selbständige Aufgabe nicht angesehen werden kann. Fehlt eine unmittelbar vorhergehende oder unmittelbar folgende Beobachtung, so ist die Breitenbestimmung so ungenau, dass es einen entschiedenen Rückschritt bedeuten würde, die richtige Standlinie durch eine nur angenähert richtige (den berechneten Breitenparallel) zu ersetzen. Ist aber eine zweite Beobachtung gemacht, so haben wir eben ein Zweihöhenproblem vor uns. Jedenfalls ist sich der Herr Verfasser bewusst gewesen, wie sehr heute zu Tage die Nebenmittagsbreite überschätzt, ja ich möchte sagen, missbraucht wird. Vielleicht deshalb hat er es vermieden, ihrer selbst in einer kleinen Anmerkung zu gedenken.

Bei der Bestimmung der Missweisung durch Azimuthe fällt die Bevorzugung des Zeitazimuths gegenüber dem ungebrauchlichen Höhenazimuth angenehm auf. Die Berechnung desselben geschieht ausschliesslich mit Hilfe der der Tafelsammlung beigegebenen Perrin'schen Hilfstafel der Pagel'schen Berichtigung (in der Lecky'schen Anordnung).

Den Schluss dieses Theiles bildet ein Kapitel über Chronometerkontrolle an Bord, welchen Gegenstand der Herr Verfasser schon vor einigen Jahren eingehend im Archiv der Deutschen Seewarte behandelt hat. Eine besonders eingehende Behandlung erfahren die beiden Aufgaben: Correspondirende Sonnenhöhen und Mondstanzungen, während die Sternbedeckungen wegen ihrer geringen Verwendbarkeit auf See nur an einem durchgeführten Beispiel erläutert sind.

Der vierte Haupttheil des Buches enthält die Grundzüge der maritimen Meteorologie und Oceanographie. Man wird dem Herrn Verfasser dafür dankbar sein, dass er die Grundzüge dieser beiden Gebiete, aber auch nicht mehr als nur die Grundzüge, in das Handbuch aufgenommen hat. Ich fürchte indess, dass der Anhang zu diesem Theil, der über die »Beobachtung der Gezeiten« handelt, bei den meisten Lesern Widerspruch hervorrufen wird. Der Inhalt desselben dürfte denn doch zum grössten Theil über das hinausgehen, was unsere Seeleute wissen müssen und wissen sollen. Da indessen dieser Abschnitt als »Anhang« bezeichnet und in kleinerer Schrift gesetzt ist, so stört er nur wenig.

Der fünfte und letzte Theil des Buches behandelt die



nautischen Instrumente und ihren Gebrauch, und zwar an erster Stelle den Kompass, ein Kapitel, das zu den wichtigsten eines jeden Lehrbuchs der Navigation gehört. Herr Admiralitätsrath Koldewey, der, wie die Vorrede besagt, dieses Kapitel geschrieben hat, hat meines Erachtens die durchschnittlichen mathematischen und physikalischen Kenntnisse und Fertigkeiten der Navigationsschüler sowie der Steuerleute und Schiffsführer überschätzt. Den begabtesten unter ihnen wird es ja nicht schwer fallen, den mathematischen Ableitungen zu folgen und sie werden aus diesem Kapitel schöne Früchte ziehen, aber was soll der Seemann im Allgemeinen mit den Induktionskoeffizienten  $a, b, c \dots$  oder gar mit den Koeffizienten  $A, B, C, D, E$  vollständig. Ich hätte es für praktischer gehalten, bei der eigentlichen Behandlung der Deviation mehr anschaulich als streng zu verfahren, und diese schöne vollständige Ableitung in einem Anhang hinzuzufügen. Auf diese Weise würden auch die weniger begabten Schüler dieses Kapitel mit grösserem Erfolg studiren können. Die Kapitel über die Bestimmung der Deviationskoeffizienten, über Kompensation, Prüfung, Aufstellung und Behandlung des Kompasses sind klar, deutlich und erschöpfend, wie man sie sonst wohl in keinem Lehrbuch findet. Sie zeugen von der grossen Erfahrung des Verfassers.

Neben einer schönen Behandlung des Sextanten ist ein Kapitel über das Chronometer, das werthvolle Winke für den Seemann enthält, besonders hervorzuheben.

Zum Schluss werden Barometer, Thermometer, Logge und Lothmaschine behandelt.

Im engen Anschluss an das Handbuch hat der Herr Verfasser eine nautische Tafelsammlung herausgegeben, auf welche im Handbuche verwiesen wird. Sie enthält den älteren Tafeln gegenüber manche praktische Neuerungen. Dass die Logarithmen der trigonometrischen Funktionen nur auf 4 Decimalstellen angegeben sind, wird von den Vielen, die für Benutzung vierstelliger Logarithmen agitiren, freudig begrüsst werden. Die Tafeln lassen überhaupt erkennen, dass der Herr Verfasser bei der Herausgabe derselben nur die Praxis im Auge gehabt hat, in der richtigen Erkenntniss, dass eine Tafel, die der Praxis genügt, auch der Schule genügen müsse, dass sich der Seemann nicht sein ganzes Leben lang mit umständlichen Tafeln abquälen müsse, weil sein Lehrer es für wichtig hält, dass er in der Schule mit grösserer Genauigkeit rechnet, als es in der Praxis erforderlich ist.

Es erregt vielleicht Verwunderung, dass die Logarithmen der Zahlen mit den Logarithmen arcus in einer Tafel vereinigt sind, und dass hierbei der Haupteingang nicht die Zahlen sondern die Bogen sind, und doch ist damit unbedingt das Richtige getroffen, denn die Logarithmen der Zahlen gebraucht der Seemann fast nie (bei der eigentlichen Nautik sogar nie) wohl aber die Logarithmen arcus. Hätte der Herr Verfasser bei der Herausgabe der Tafeln mehr Rücksicht auf die Schule als auf die Praxis genommen, so hätte er unbedingt eine bequeme Tafel für die Logarithmen der Zahlen beifügen müssen. Da er an die praktische Verwendung dachte, musste er es in dieser Weise machen. Ich vermute, dass er beabsichtigt, in der Schule neben den für die Praxis bestimmten Tafeln noch eine kleine gewöhnliche Logarithmentafel — diese vielleicht fünfstellig — zu benutzen, mit deren Hilfe die rein mathematischen Aufgaben gelöst werden sollen, eine Einrichtung, die gewiss sehr viel für sich hat.

Auf die in der Sammlung enthaltene Azimuth-Tafel, sowie auf die Tafel zur Berechnung des Zweihöhenproblems ist schon oben hingewiesen worden. Zu erwähnen sind noch die zum Theil neu berechneten Tafeln zur Reduktion der Mondstauzen.

Einige Tafeln weichen von der bisher gebräuchlichen Form ab. Ob diese Abweichungen Verbesserungen bedeuten, kann man erst entscheiden, wenn man mit den Tafeln viel gerechnet hat; denn um über eine Tafel ein richtiges Urtheil

abgeben zu können, muss man ohne Vorurtheil so lange damit gerechnet haben, bis man darin so zu Hause ist wie in der alten, mit der man täglich zu rechnen pflegt. Hoffentlich werden die mit grossem Fleiss zusammengestellten Tafeln diese Probe gut bestehen, so dass die Tafeln dem vorzüglichen Handbuch würdig an die Seite gestellt werden können.

Fassen wir zum Schluss unser Urtheil über das Buch noch einmal in kurzen Worten zusammen, so müssen wir sagen, dass wir ein Werk vor uns haben, das die Navigation, soweit sie für die moderne Schiffahrt von Wichtigkeit ist, in klarer, übersichtlicher und erschöpfender Weise enthält, alles Wichtige betont, alles Unnötige und Unbrauchbare weglässt; ein Werk, das, methodisch aufgebaut, als Grundlage für den Unterricht in den Navigationsschulen dienen kann, aber auch dem ausübenden Seemann ein treuer Begleiter in seinem Beruf ist. Ich stehe nicht an zu behaupten, dass es bei Weitem das beste Handbuch der Navigation ist, das wir in Deutschland je besessen haben.

Möge es ihm gelingen sich Freunde zu erwerben; möge es seine Anerkennung finden in der Schule und in der Praxis!

## Gerichtsentscheidung.

**Freizeichnung im Connossement von Diebstahl begangen von robbers or thieves by land or sea; sind darunter nur fremde Personen zu verstehen oder auch zur Besatzung resp. zu den Passagieren gehörige Personen?**

**Bedeutung des Ausdruckes: barratry; ist derselbe gleichbedeutend mit Diebstahl?**

**Inwieweit ist zur Auslegung eines zwischen Deutschen in Deutschland in englischer Sprache abgefassten Connossements auf englische Rechtsanschauungen zurückzugreifen?**

Geo. W. Fischer in Hamburg gegen die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Kosmos«.

Kläger hat am 4. December 1897 diverse Wollwaaren mit dem der Beklagten gehörigen Dampfer »Luxor« von hier nach Antofagasta verladen. Bei der Löschung im Bestimmungsort am 1. Februar 1898 wurde an einem Collo der Ladung noch an Bord eine Beschädigung, nämlich ein Loch und Spuren unberechtigter Oeffnung, constatirt. Bei der in Gegenwart der Schiffsoffiziere an Bord vorgenommenen Oeffnung und Untersuchung des Collos ergab sich im Vergleich mit der Zollhaus-Factura ein Manco von  $4\frac{1}{2}$  Dutzend baumwollener Unterhosen und 1 Dutzend halbwoollener Unterjacken.

Die Connossementsempfänger haben alle Ansprüche an die Beklagte aus diesem Manco an den Kläger cedirt.

Kläger verlangt den Werth der abhandengekommenen Waaren.

Das A. G. II Hamburg entsprach am 8. Juli 1898 aus folgenden Gründen der Klage:

Es ist dem Kläger darin beizustimmen, dass die Auslegung der in englischer Sprache abgefassten Connossementsclauseln nach dem Sinn und der Bedeutung zu erfolgen hat, welche die englische Rechtsprechung ihnen beilegt. Der Art. 19 der Clauseln, auf welchen die Beklagte zu ihrer Vertheidigung sich allerdings nicht berufen hat, steht dem auch nicht entgegen. Wenn es dort heisst:

»It is mutually agreed, that all questions arising under this Bill of Lading are to be governed and decided by the law of the German Empire«,

so ist zunächst der Art. 278 des deutschen H. G. B.

»dass der Richter den Willen der Contrahenten erforschen und nicht am buchstäblichen Sinn des Ausdrucks haften soll«,

zu berücksichtigen und wenn auch die weiteren Verpflichtungen der Parteien aus dem Frachtvertrage nach deutschem Recht zu beurtheilen sind, so ist doch für die Ermittlung der Bedeutung und Tragweite der einzelnen hier beliebten im eng-

lischen Seefrachtgeschäft üblichen Clauseln auf die englische Rechtsauffassung zurückzugehen, zumal hier, wo es sich um einen zwischen Deutschen in Deutschland in Bezug auf ein deutsches Schiff abgeschlossenen Frachtvertrag handelt und eine einfache Uebersetzung der Frachtbedingungen in das Englische zweck- und sinnlos erscheinen musste.

Nach der Bedeutung, welche die Clausel Art. 1:

»The Ship and Owners are not responsible for . . . .  
robbers or thieves by land or sea . . . .«

und Art. 2:

» . . . . for barratry, neglect, default or errors in judgement of the pilot, masters, mariners, engineers or others in the service of the Ship and Owners.«

in der englischen Rechtsprechung haben, kann sich die Beklagte in vorliegendem Fall auf dieselben mit Erfolg nicht berufen. Dass ein auf dem Schiff begangener Diebstahl hier vorliegt, sieht das Gericht durch den attestirten Befund bei der Ausladung für festgestellt an.

Bezüglich Art. 1 ist aber zu bemerken, dass der Ausdruck: »robbers or thieves« in den Clauseln des englischen Seefrachtgeschäfts sich nach englischer Auffassung stets nur bezieht auf Eigentumsverletzungen, die von nicht zur Schiffsmannschaft gehörigen Personen begangen sind.

Bezüglich des Art. 2 könnte die Beklagte sich eventuell auf die darin zum Ausdruck gebrachte negligence clause berufen, falls feststeht, dass der Dieb nicht zum Schiff gehört, und ferner, dass der Umstand, dass überhaupt der Diebstahl vorkommen konnte, der Schiffsbesatzung als »neglect« zugerechnet werden kann; auf die Freizeichnung von barratry kann sich die Beklagte aber dann dem hier vorliegenden Diebstahl gegenüber nicht beziehen, denn barratry bedeutet nicht Diebstahl.

Im Sinne englischer Rechtsauffassung darf man barratry definiren, als: »ein vorsätzliches Vergehen, des Schiffers oder der Mannschaft, begangen, auch des eigenen Vortheils wegen, unter Verletzung der aus dem Heuervertrage entspringenden Pflicht zur Wahrnehmung anvertrauter Vermögensinteressen des Schiffseigners oder einer diesem unter gewissen rechtlichen Voraussetzungen gleichgeachteten Person, wodurch das Vermögen der letzteren beschädigt worden ist«, und die Uebereinstimmung des Begriffs barratry mit dem Begriff der Untreue unseres deutschen Strafrechts (nicht Strafgesetzbuchs) tritt sofort zu Tage.

Der Umstand, dass der Rheder eventuell für den Verlust des gestohlenen Gutes Schadensersatz leisten muss, kann selbstverständlich, vorausgesetzt, dass die übrigen objectiven und subjectiven Thatbestandsmerkmale von barratry hier festgestellt wären, den vorliegenden Diebstahl nicht zu barratry machen, da dieser Umstand lediglich eine nicht einmal nothwendige mittelbare Folge der strafbaren Handlung ist, wogegen bei barratry der verbrecherische Wille unmittelbar gegen das Vermögen des Schiffseigners gerichtet sein muss. (cf. Park, a. a. O. pag. 152.)

Das L. G. Hamburg C. K. IV. wies am 9. Novbr. 1896 die klagende Berufung zurück.

Gründe:

Es ist davon auszugehen, dass, wie vom A. G., so auch dem jetzt erkennenden Gericht in genügender Weise festgestellt ist, dass der Verlust der fehlenden Waaren auf einen Diebstahl zurückzuführen ist.

Die Thatsache, dass an dem Collo eine äusserliche Beschädigung, nämlich Loch und Spuren unberechtigter Oeffnungen vorhanden waren, genügt zu jener Feststellung.

Festgestellt ist aber nicht, von wem der Diebstahl begangen ist und es wird allerdings Sache der Beklagten sein, dieses wenigstens in einem gewissen Umfange zu erweisen,

wenn sie der Klage gegenüber mit Erfolg sich auf die Connossementsclauseln berufen will.

Das ist aber nach der Auffassung auch des Berufungsgerichts in vorliegendem Falle nicht der Fall, wie die ferneren Ausführungen ergeben werden.

Es liegt auf der Hand, dass überall nur drei Möglichkeiten mit Bezug auf die Person des Diebes, soweit sie hier in Betracht kommt, vorliegen können.

Entweder kann nämlich der Diebstahl begangen sein von einer Person der Schiffsbesatzung, oder von einer dem Schiffer überhaupt fremden Person, oder endlich von einem der Passagiere des Schiffes.

Die Beklagte würde nachzuweisen haben, dass in den Connossementsbedingungen eine Freizeichnung für alle drei Fälle vorliegt, wenn sie sich von der Haftung für den Verlust der Waaren befreit wissen will. Reichen für einen dieser drei möglichen Fälle die Freizeichnungsbedingungen nicht aus, so ist die Beklagte der Klage gegenüber sachfällig, da sie Einzelheiten mit Bezug auf die Thäterschaft des Diebstahls nicht hat vorbringen können.

Ehe aber weiter auf diejenigen Gesichtspunkte einzugehen ist, welche bei Beurtheilung der Freizeichnungsbedingungen im einzelnen in Betracht kommen, ist zunächst zu erörtern, ob und welche Consequenzen daraus zu ziehen sind, dass das hier vorliegende Connossement, obwohl es sich um einen zwischen deutschen Contrahenten in Deutschland abgeschlossenen Frachtvertrag mit Bezug auf ein deutsches Schiff handelt, in englischer Sprache abgefasst ist.

Mit Recht verweist das A. G. auf die Vorschrift des § 278 H. G. B. und nimmt Bezug auf die Ausführung eines reichsgerichtlichen Urtheils vom 22. Mai 1897, welches anspricht, dass gerade die Anwendung jener Bestimmung dazu nöthig, in solchen Fällen, in denen englisch abgefasste Vertragsdocumente in Frage kommen, für die Ermittlung der Bedeutung und Tragweite der einzelnen Clauseln desselben auf englische Rechtsanschauungen zurückgehen.

Dem widerspricht aber auch nicht, was in einem ähnlichen Falle in dem reichsgerichtlichen Urtheile vom 16. Juni 1883 ausgeführt ist, denn dort standen lediglich Ausdrücke in Frage, welche »nicht zwingend auf in Deutschland fremde, specifischen anderen Verkehrs- und Rechtsbegriffen angehörige Auffassungen« hinwiesen und ward ausgesprochen, dass »bei Zugrundelegung des deutschen Rechts und deutscher Begriffe zu einem durchaus naheliegenden und angemessenen Verständnis des Inhalts des vorliegenden Connossements zu gelangen« war.

Werden nun in ihrem ganzen Zusammenhange die beiden ersten Artikel des Connossements nebeneinander gehalten, so ergibt sich alsbald, dass während im Art. 1 der Rheder sich freizeichnen will für schadenbringende Ereignisse, die von dritter Seite an das Schiff und die Ladung herantreten, im Art. 2 solche schädlichen Einwirkungen als nicht zu seinen Lasten fallend bezeichnet werden, welche auf das Thun bzw. die Unterlassung der Schiffsbesatzung zurückzuführen sind.

Diese Feststellung allein genügt aber schon, um darauf die weitere Feststellung zu gründen, dass nur Diebstähle, welche von dritter Seite an der Ladung verübt werden, im Art. 1 genannt sein können, wenn es heisst, dass der Rheder nicht verantwortlich ist für »robbers or thieves by land or sea«.

Hiernach ist also zunächst anzuerkennen, dass Artikel 1 der Connossementsclauseln die Beklagte schützen würde, wenn nachweisbar der Diebstahl begangen sein sollte von einer dem Schiffer überall fremden Person.

Des Weiteren wird aber auch der Fall, dass einer der Passagiere des beklagten Schiffes den Diebstahl begangen haben sollte, gleichfalls mit unter Art. 1 subsumiren sein; es ergibt sich nicht nur nicht, dass die Räuber und Diebe, von welchen diese Connossementsclausel spricht, solche lediglich sein sollen, die überhaupt zu dem Schiffe in keiner Beziehung

stehen und dass davon diejenigen Diebe ausgeschlossen sein sollen, welche sich auf dem Schiffe selbst befinden, ohne zur Besatzung desselben zu gehören, sondern es würde angesichts des Gesamttinhaltes des Art. 1, durch welchen von dritter Seite ausgehende Schädigungen überall nicht zu Lasten des Rheders stehen sollen, geradezu den Worten Zwang anthun heissen, wenn man unter jenen Worten Diebe, die als Passagiere auf dem Schiffe sich befinden, nicht verstehen wollte.

Würde daher die Beklagte in der Lage gewesen sein können, den Nachweis zu erbringen, dass entweder eine fremde Person oder ein Passagier des Schiffes das hier fragliche Collo beraubt haben, so würde allerdings in Gemässheit Artikel 1 des Connossements ihre Haftung für solchen Diebstahl vertragsmässig ausgeschlossen sein; weiter wird man aber füglich, soweit Art. 1 in Frage kommt, nicht gehen und insbesondere nicht mit der Beklagten annehmen können, dass sie sich damit auch freigezeichnet hat für Diebstähle, die eine Person der Besatzung begangen hat.

Für die Erörterung der Frage, ob die Beklagte sich auch ihrer Haftung aus dem receptum entschlagen hat, wenn der Diebstahl von einem Manne der Besatzung begangen ist, wird lediglich Art. 2 in's Auge zu fassen sein, und es wird daher jene Erörterung, sich darauf zuspitzen, ob unter dem Ausdruck »barratry« des Art. 2 auch ein Diebstahl zu verstehen ist.

Ist das der Fall, so würde die Beklagte überall für den geltend gemachten Schaden nicht haften, denn »barratry of master and mariners« — in diesem Zusammenhange ist die Clausel zu lesen — liegt nicht zu den Lasten des Rheders.

Nach dieser Richtung hin ist nun allerdings auch auf englische Rechtsanschauungen über den Begriff »barratry« zurückzugreifen.

Hier ist nicht ohne Weiteres lediglich nach deutschen Anschauungen über den Begriff der »Baratarie« zu entscheiden, denn anerkanntemassen deckt sich der Begriff Baratarie nach deutscher Rechtsauffassung nicht unbedingt mit dem Begriffe der barratry des englischen Rechts.

Mit dem A. G. muss anerkannt werden, dass die englische Auffassung des Wortes barratry, mag sie im Einzelnen auch im Laufe der Zeiten geschwankt haben, stets dabei geblieben ist, dass barratry eine Verletzung der dem Schiffer oder der Mannschaft der dem Rheder gegenüber obliegenden besonderen aus dem gegenseitigen Vertragsverhältnisse entspringenden Pflicht involviren muss.

Die Ausführungen der Beklagten, welche Auszüge aus verschiedenen einschlägigen Werken für ihre Anschauung vorgebracht hat — auf deren Wiedergabe wir wegen Platzmangel leider verzichten müssen — gegen diesen Theil der amtgerichtlichen Deductionen konnten als durchschlagend nicht erachtet werden.

Richtig ist nun zwar, dass die schadenbringende Handlung des Schiffers oder der Besatzung, welche unter den Begriff der barratry fällt, auch gerichtet sein kann gegen die Ladung, aber als der wesentliche Gesichtspunkt muss auch hier das aufrechterhalten werden, dass die schadenbringende Handlung zurückzuführen sein muss auf einen Vertrauensbruch und eine Pflichtverletzung mit Bezug auf die dem Schiffer oder der Besatzung obliegenden Pflichten dem Rheder gegenüber, mag auch der Erfolg derselben die Ladungsinteressenten treffen.

Der gegentheiligen Auffassung vermochte sich das Gericht nicht anzuschliessen.

Was das weiter von der Beklagten zur Stütze ihrer Auffassung angeführte reichsgerichtliche Urtheil vom 30. Septbr. 1885 angeht, so übersetzt dieses beiläufig das englische Wort barratry mit Veruntreuung, lässt aber keineswegs erkennen, dass nach der Auffassung des Gerichts unter diesen Begriff auch ein Diebstahl fällt.

Ebensowenig wird aber die beklagliche Auffassung gestützt durch das Urtheil des Hans. O. L. G. vom 13. November 1893, Keller gegen Deutsche Dampfschiffs-

Rhederei, denn dort lag, wie Kläger mit Recht hervorhebt, ein Connossement vor, in dem der Rheder sich von Baratarie, Vergehen, Nachlässigkeit und so weiter des Kapitäns und der Seeleute freigezeichnet hatte, und unter den Begriff des Vergehens wird der dort zu entscheidende Fall subsumirt, falls ein Mitglied der Besatzung den dort als vorliegend erachteten Diebstahl begangen haben sollte.

Endlich bedarf es noch einer Erörterung der Frage, ob etwa die Freizeichnung von »neglect« der Schiffsbesatzung im Artikel 2 des Connossements die beklagliche Haftung für den entstandenen Schaden beseitigen könnte.

Wenn nachgewiesen wäre, dass der in Frage stehende Diebstahl von einem Dritten oder etwa einem Passagier begangen wäre, so würde man unter Umständen wenigstens dahin gelangen können, auf Grund dieser Connossementsclausel die Beklagte für nicht haftbar zu erklären, da dann etwa angenommen werden könnte, dass in der Beaufsichtigung der Güter eine Nachlässigkeit abseiten der Schiffsbesatzung vorgelegen habe.

Keineswegs aber kann mit dieser Nachlässigkeits-Clausel gerechnet werden, wenn ein abseiten eines Mitgliedes der Schiffsbesatzung begangener Diebstahl vorliegt.

## Seeamtsverhandlungen.

**Seeamt zu Lübeck.** Zusammenstoss des Lübecker Dampfers »Burg« und der Danziger Kuff »Sophia«, welcher den Totalverlust letzteren Schiffes zur Folge hatte. Kuff »Sophia« wurde von »Burg« erst unmittelbar vor dem Zusammenstoss an B.-B.-Seite gesehen, woraus die Besatzung des Dampfers schliesst, dass die Laternen des Gegenseglers schlecht oder garnicht gebrannt haben. Letzteres bestreiten die Leute der »Sophia«, jedoch ohne Erfolg, da sie sich in Widerspruch mit früheren Aussagen setzen; ebenfalls kann dem Führer der »Sophia« nachgewiesen werden, dass sein Kurs nicht WSW. — wie er ihn angegeben — sondern etwa NW. kurz vor der Kollision gewesen ist. Der Reichskommissar beantragte, dem Schiffer die Befugniß zur Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen. Der Spruch des Seeamts ging dahin: »Der Zusammenstoss ist dadurch verursacht, dass auf der Kuff »Sophia« die Seitenlaternen entweder gar nicht oder nicht mehr mit genügender Helligkeit gebrannt haben. Auf die Entziehung des Befähigungszeugnisses für Küstenschiffahrt wird gegen den Schiffer Düttlaff nicht erkannt.« Dabei wurde ausgeführt, dass zwar erhebliche Verdachtsgründe dafür vorlägen, dass die Seitenlaternen der »Sophia« überhaupt nicht gebrannt hätten; dass dies aber nicht bewiesen und dass deshalb auf Entziehung der Schifferbefugniß nicht erkannt sei.

## Schiffbau.

**Bauftrag.** Dem Bremer »Vulkan« wurde von der Dampfschiffahrtsgesellschaft »Argo«, Bremen, der Bau eines Passagierdampfers (für die Route Bremen-London) mit Dimensionen 246' × 31' × 20' 6" erteilt. Tragfähigkeit bei einem Tiefgang von 16' 6" ca. 1500 Tons. Der Dampfer erhält Einrichtungen für 24 Passagiere erster Klasse, 40 Passagiere zweiter Klasse und 120 Zwischendecker. Eine Maschine von ca. 1000 Pferdestärken giebt dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 12 Meilen pro Stunde. Der Dampfer wird mit allen modernen Einrichtungen für Passagierdampfer eingerichtet und ist bereits das dritte Schiff von demselben Typ, welches von der Werft für dieselbe Route für die Dampfschiffahrtsgesellschaft »Argo« erbaut wird.



**Stapellauf.** Am 9. Mai wurde auf der Werft von H. Brandenburg auf Steinwärder das für den Hamburger Staat erbaute Feuerschiff »Elbe III« glücklich zu Wasser gelassen. Ueber die Dimensionen und Einrichtungen des Schiffes haben wir bereits in No. 16 des Näheren berichtet.

**Stapellauf.** Am 10. Mai Nachmittags lief von der Hamburger Werft, Blohm & Voss, der für die Hamburg Amerika-Linie erbaute Doppelschraubendampfer »Belgravia« von 10350 t Tragfähigkeit glücklich vom Stapel. (Nähere Angaben über Dimensionen und Einrichtung nächste Nummer.)

**Stapellauf.** Am 3. Mai ist auf den Howaldtswerken in Kiel ein Passagier-Dampfer für die Neue Dampfer-Compagnie zu Wasser gelassen worden. Derselbe erhielt den Namen »Admiral Koester«. Er ist ein Schwesterschiff des kürzlich für dieselbe Rechnung vom Stapel gelaufenen Dampfers »Admiral von Knorr« und wie dieser für den Dienst auf der Fährde bestimmt.

**Stapellauf.** Von der Werft der Firma Bonn & Mees in Rotterdam ist wieder ein für Rechnung der Geestemünder Hering- und Hochseefischerei-A.-G. gebauter Dampfer, benannt »August Wilhelm« vom Stapel gelassen. Der Dampfer hat dieselben Abmessungen, wie der im vorigen Jahr gebaute Friedrich Albert.

**Stapellauf.** Auf Seebecks Werft in Bremerhaven wurde am 4. Mai der für den Norddeutschen Lloyd im Bau befindliche Seitenrad-Dampfer »Nix« zu Wasser gelassen. Der Dampfer ist für die Norderneyfahrten bestimmt und soll bereits bis zur Eröffnung der Saison fertiggestellt sein.

## Vermischtes.

**Prüfungswesen.** Dienstag, den 23. Mai d. J., Morgens 8 Uhr soll in der Navigationsschule zu Leer mit einer Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt, zum Seesteuermann, in Maschinenkunde und in Gesundheitspflege auf Seeschiffen begonnen werden. Meldungen dazu nimmt bis zum 22. d. M. der Navigationslehrer Herr Hahn in Leer entgegen.

**Prüfungswesen.** Am Dienstag, den 23. Mai beginnt an der Navigationsschule in Rostock eine Prüfung zum See-Steuermann und zum Schiffer auf grosser Fahrt. Anmeldungen sind zu richten an den Navigationsschul-Direktor, Herrn Dr. Soeken.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mitteilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 16.—30. April 1899 den Kaiser Wilhelm-Kanal 678 Schiffe, und zwar 285 Dampfer und 393 Segler. An der Durchfahrt beteiligten sich 512 deutsche, 93 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 47 holländische, 14 englische und 6 russische (bezw. finnische) Schiffe.

In dem Bericht der Direktion der **Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft »Vulkan«** über das Geschäftsjahr 1898 heisst es: Mehr noch als die umfangreichen Neubeschaffungen für die deutsche Marine, sind es die vielen grossen Schiffsbauten für unsere Handelsmarine, sowie für die Marinen fremder Staaten gewesen, welche den deutschen Schiffswerften reichliche Arbeit und entsprechenden Verdienst brachten. Die Ertragnisse des Geschäftsjahres 1898 übertreffen daher noch wesentlich diejenigen des Vorjahres. In Anbetracht dieser günstigen Verhältnisse können wir die Auszahlung einer Dividende von 14% auf das gesammte Actien-capital in Vorschlag bringen. Von den Ertragnissen des Geschäftsjahres 1898

bringen wir Abschreibungen im Betrage von 1585860,98 M in Vorschlag. Dem verbleibenden Reingewinn von 2201239,35 M entfallen für Tantiemen, Aufsichtsrath, Direction und Beamte 459933,37 M, für Dividenden 5600 Stück Stammactien Lit. B à 1000 M 14% oder 140 M auf Coupon Nr. 12 784000 M, für 4000 Stück Prior.-Stammactien à 600 M 14% oder 84 M auf Coupon Nr. 33 336000 M, zusammen 2201239,35 M. An grösseren Objecten sind fertig gestellt: Die drei geschützten Kreuzer »Hai Yung«, »Hai Shen« und »Hai Shew« für die chinesische Regierung und der Kreuzer 2. Classe »Hertha« für die kaiserlich deutsche Marine; desgleichen in der Ablieferung begriffen der Kreuzer 2. Classe »Hansa«. In Arbeit befindlich sind noch geblieben bezw. neu hinzugekommen: Der Panzerkreuzer »Yakumo« für die kaiserlich japanische Regierung, der Doppelschrauben-Fracht- und Passagierdampfer »Patricia«, der Doppelschrauben-Schnelldampfer »Deutschland« und die beiden Doppelschrauben-Reichspostdampfer »Hamburg« und »Kiautschou« für die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft in Hamburg, der Umbau des Doppelschrauben-Schnelldampfers »Kaiserin Maria Theresia« und die beiden Doppelschrauben-Reichspostdampfer »König Albert« und »Prinzess Irene« für den Norddeutschen Lloyd in Bremen, der geschützte Kreuzer »Bogatyr« für die kaiserlich russische Regierung. An Beiträgen für die Unfallberufsgenossenschaft 74996,50 M gleich 14,42 M pro Kopf, an Beiträgen für die Invaliditäts- und Altersversicherung 38086,49 M gleich 7,33 M pro Kopf. Die höchste Arbeiterzahl während des Jahres 1898 betrug 5825, die niedrigste 4687; an Löhnen wurden insgesamt 5496893,70 M gezahlt. Der Durchschnittsverdienst auf der Fabrik für sämtliche Arbeiter exclusive der Lehrlinge stellt sich für das Jahr 1898 auf 3,34 M pro Arbeitstag; derselbe ist seit dem Jahre 1888 successive um mehr wie 25% gestiegen. — Um die Errichtung der in Aussicht genommenen selbständigen Pensionscasse für die Beamten unserer Gesellschaft durchführen zu können, haben wir aus dem Reingewinn des Jahres 1898 dem hierfür bestehenden Fonds weitere 50000 M zugeführt in der Voraussetzung, dass diese Massnahme die Zustimmung der Actionäre finden wird. — Von den Vorständen unserer Gesellschaft ist schon seit Jahren die Errichtung einer Zweigniederlassung des »Vulkan« in der Nähe der Nordsee geplant, und wir sind gegenwärtig damit beschäftigt, die Verhältnisse an der Weser und an der Elbe eingehend zu studiren. Eine festere Gestalt haben aber diese Projecte noch nicht angenommen, und alle darüber in der Presse verbreiteten Mittheilungen sind als verfrüht zu bezeichnen.

### Zahl der im Jahre 1898 in Deutschland ausgestellten Messbriefe:

		für deutsche		für fremde		Total
		Segl.	Dpfr.	Segl.	Dpfr.	
Preussen	Ausfertigungsbehörden	185	106	8	14	313
	Vermessungsbehörden	253	15	10	19	297
Mecklenburg	Ausfertigungsbehörden	2	16	1	—	19
	Vermessungsbehörden	1	—	—	—	7
Oldenburg	Ausfertigungsbehörden	48	1	13	—	62
	Vermessungsbehörden	2	—	—	—	2
Lübeck	Ausfertigungsbehörden	1	11	—	1	13
	Vermessungsbehörden	3	—	—	—	3
Bremen	Ausfertigungsbehörden	22	15	1	2	40
	Vermessungsbehörden	—	—	—	1	1
Hamburg	Ausfertigungsbehörden	71	85	30	9	195
	Vermessungsbehörden	16	2	—	1	19

Insgesamt 604 251 63 47 965

Ausserdem wurden 43 Specialausweise für italienische Häfen durch das Schiffsvermessungsamt ausgefertigt.

**Deutschlands Aussenhandel im I. Quartal 1899.** Der deutsche Import und Export zeigt für das erste Quartal des laufenden Jahres eine erfreuliche Entwicklung. Die Einfuhr beziffert sich in Januar/März 1899 auf 90,3 Mill. D.-C., gegen 88,7 Mill. D.-C. in dieser Zeit 1898 und 78,6 Mill. D.-C. in demselben Zeitabschnitt des Jahres 1897. Die Ausfuhr betrug im Januar/März 1899: 70,1 Mill. D.-C. gegen 1898: 68,9 Mill. D.-C. und 1897: 60,7 Mill. D.-C. Der Menge nach hat sich Einfuhr und Ausfuhr gesteigert, erstere wieder stärker als letztere. Dem Werthe nach ist dies Verhältniss ein anderes; Deutschlands Einfuhr werthete nämlich Januar/März 1897 auf 1133,3 Mill. M. Die Ausfuhr Januar/März 1897 auf 849,3 Mill. M. 1898 auf 921,9 Mill. M. und 1899 auf 994,8 Mill. M. Hiernach ist der Import 1899 gegen 1898 gesunken, der Export um 73 Mill. M. gestiegen.

**Dampfer- und Seglerflotte der Welt.** Sir William White, der jüngst gewählte Präsident der „mechanical engineers“, behauptete, dass auf Grund der neuesten Aufmachungen die Gesamtdampferflotte der Welt 1950000 t, die Seglerflotte 705000 t umfasse. Auf das Ver. Königreich fallen nach seiner Schätzung 54% der Dampfer- und 20% der Segler-räume, auf das „British Empire“ 57 resp. 35%. Die gesammte Dampfer- und Seglerflotte unter britischer Flagge repräsentire einen Werth von 250000000 £, der durch diese Schiffe jährlich erzielte Verdienst betrage 80—90 Mill. £. Ob diese Angaben einer Correction bedürfen? Wir haben sie als Aeusserung eines Mannes wiedergegeben, der sonst in jeder Weise ernst zu nehmen ist.

**Das Treibeis bei Neufundland** trat in diesem Jahre schon verhältnissmässig früh und in ziemlich grosser Masse auf, doch hielt es sich mit Ausnahme eines einzelnen Berges, der südwärts bis 43° N in 46° W vertrieb, an der Ost- und Nordostkante der Grossen Bank so nördlich, dass die Dampfer, welche die vorgezeichnete Route nach New-York einhielten, vom Eise freiblieben. Im Laufe des März hat, wie die Direktion der Deutschen Seewarte berichtet, sich die Trift, aus zahlreichen Bergen bestehend, aber weit nach Süden vorgeschoben, sodass die Route nicht nur der westwärts, sondern auch der östwärts fahrenden Dampfer hindurch führt. Die meisten Berge treiben zwischen 47° und 50° W und gehen hier nach Bericht so südlich als 40° 30' N. Ein grosser Eisberg von 15 m Höhe und 360 m Länge war nach einer Meldung vom Dampfer „Flaxmann“ so weit nach Südost als 40° 14' N und 40° 27' W vertrieben. Auffälliger Weise sind aus allerletzter Zeit keine Eisberichte mehr eingegangen; die letzten datiren vom 4. April

**Zwei Seitenholten.** Das „Liverpool Journal“ theilt seinen Lesern zwei in das seemännische Gebiet greifende Ereignisse mit, die ihrer Curiosität halber wohl der Wiedergabe werth sind. 1) Der Britische Dampfer „Courier“ verliess mit einer Lootsenkommission, vierzehn examinirten Kanallootsen und zwei Lootsenkandidaten an Bord, den Hafen von St. Peter. Die Prüfung wurde unterbrochen und musste verschoben werden, weil der Dampfer, der auf einem allen Lootsen unter dem Namen „Deni du Nord“ bekannten Felsen, am Kiel und dem Ruder schwere Beschädigungen davontrug, möglichst schnell in einen sicheren Hafen gebracht werden musste. 2) Als das Liverpooller Vollschiß „John Gaunt“ am 3. Mai mit einer ausschliesslich aus Briten bestehenden Mannschaft die Mersey verliess, war Niemand — — betrunken.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der gestrigen, gut besuchten Versammlung wurden zunächst 2 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen.

An Eingängen waren zu verzeichnen: Zuschriften von der Sociedad cosmopolita de capitanes-Valparaiso, von Mitgliedern oder Angehörigen solcher aus Riga, Kiel, Rügenwaldermünde und hier. Der Vorsitzende theilte sodann mit, dass, leider recht verspätet, die Nachricht vom Ableben zweier hochgeehrter Mitglieder an den Verein gelangt sei. Es seien dies die Kapitäne J. P. H. B. Voss und H. G. Scharnberg. Die Versammlung ehrte das Andenken der Verstorbenen in der üblichen Weise. Verhandelt wurde sodann zu wiederholtem Male über die Gründung des hiesigen Landeskomitees des „Deutschen Flotten-Vereins“ und darauf hingewiesen, dass nicht dringlich genug die Schaffung einer starken deutschen Flotte empfohlen werden könne. Nachdem sodann noch auf die am nächsten Sonntag stattfindende gemüthliche Zusammenkunft der Mitglieder aufmerksam gemacht war, wurde die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 10. Mai 1899.

Seit unserem letzten Bericht sind Frachten ausgehend von Europa fast unverändert; es herrscht im Allgemeinen wenig Nachfrage nach Schiffen. Retourfrachten zeigen nach wie vor ein freundliches Bild und im Grossen und Ganzen herrscht eine lebhaftere Nachfrage nach Schiffen von alien Richtungen. Nachstehend einige der letzten Abschlüsse:

- Boadicea, London-New-York 3/—, Kalk.
- Robert Mackenzie, Cardiff-Beira 22/—, Kohlen.
- Avanti Savoia, Dünkirchen-New-York 4/—, Kalk.
- Boadicea, New-York-Rangoon 18 Cents. Petroleum in Kisten.
- Vasco de Gama, Salpeterplatz-U. K. Cont. H./H. 27/6 minus 1/3 direkt.
- Salamanca, Salpeterplatz-Genoa 30/—, Salpeter.
- Glenalvan, Java-U. K. Cont. oder Staaten 27/—, Zucker.

## Sprechsaal.

(Eingesandt.)

### Zur Abhandlung des Herrn Prof. Artur Vital: „Ueber Schiffsführung ohne Chronometer.“

In einer Abhandlung „Ueber Schiffsführung ohne Chronometer“ führt Herr Professor Artur Vital aus Triest in den neuesten Heften dieser Zeitschrift eine Methode aus, welche zur Längonbestimmung dient und die Methode der Mondstanzzen ersetzen soll. Bei genau bekannter Ortszeit wird eine Mondhöhe genommen und ausserdem wird unter Zugrundelegung einer durch das Chronometer gefundenen Länge die zur Beobachtungszeit zugehörige Mondhöhe berechnet; aus dem Unterschiede der beiden Höhen, der beobachteten und der berechneten, wird der Stand des Chronometers und die richtige Länge gefunden. Nach der Meinung des Herrn Vital verdient diese Methode in jeder Beziehung den Vorzug vor der der Mondstanzzen. Sie erfordern keinen so geübten Beobachter wie die letztere, liefern genauere Resultate und die Rechnung sei einfacher; auch biete sich häufiger Gelegenheit zu ihrer Benutzung.

Herr Vital hat aber eine Schwierigkeit übersehen, die sein Verfahren viel unzuverlässiger macht als es die Methode der Mondstanzzen ist. In der Dämmerung und des Nachts ist die Kimm sogar bei klarem Wetter bis auf 5' und mehr unsicher, und selbst bei Tage kann man stets auf einen Höhenfehler von 1' gefasst sein. Unter den günstigsten Beobachtungsbedingungen, die erfüllt sind, wenn die Mondbahn durch das Zenith des Beobachters geht und wenn kurz vor oder nach der Mondbeobachtung eine genaue Zeitbestimmung gemacht werden kann, liefert demgemäss das Verfahren die Länge bei einer in der Dämmerung oder nachts angestellten Beobachtung niemals

sicherer als auf  $2\frac{1}{2}^\circ$  und bei einer am Tage gemachten Beobachtung niemals sicherer als auf  $\frac{1}{2}^\circ$ ; diese Unsicherheit wird noch vermehrt durch Beobachtungs- und unbekannte Instrumentalfehler in derselben Weise wie beim Nehmen einer Mondstanz und ausserdem durch die ungenaue Kenntniss der Augeshöhe. Noch auf einen anderen Nachtheil des Verfahrens muss aufmerksam gemacht werden. Einem Breitenfehler  $\Delta \varphi$  entspricht ein Fehler  $\Delta \varphi \cos$  Azimuth in der berechneten Höhe. Auf See ist selbst durch astronomische Beobachtungen die Breite fast nie genauer als auf  $2'$  festzulegen. Will man also ein einigermaassen zuverlässiges Resultat haben, so muss der Mond in der Nähe des ersten Vertikals beobachtet werden. Denn ein Breitenfehler von  $2'$  würde nach Obigem selbst bei einem Azimuth von  $60^\circ$  in der Höhe einen Fehler von  $1'$  und demnach in der Länge einen solchen von  $\frac{1}{4}^\circ$  hervorrufen. Diese Bemerkungen zeigen zur Genüge, wie weit das Vital'sche Verfahren in Bezug auf Zuverlässigkeit hinter der Methode der Mondstanz zurücksteht. Es würde bedeutend an Werth gewinnen, wenn ausser über der Kimm über einem künstlichen Horizonte beobachtet werden könnte.

Auch die Meinung des Herrn Vital, dass zur Anwendung seines Verfahrens häufiger Gelegenheit gegeben sei, als zum Nehmen von Mondstanz, ist als irrig zurückzuweisen. Man vergegenwärtige sich nur die verschiedenartigen Bedingungen, die erfüllt sein müssen, damit das Verfahren ein möglichst zuverlässiges ist. Die Beobachtung muss bei Tage vorgenommen werden, weil die Kimm sonst gar zu unsicher ist. Der Stand der Sonne muss zu der Zeit, wo die Mondbahn gegen das Zenith gerichtet ist, für eine Zeitbestimmung tauglich sein. Da ferner schon kleine Breitenfehler von Einfluss auf das Resultat sind, so muss sich ausserdem der Mond auch in der Nähe des ersten Vertikals befinden. Ferner muss die Mondhöhe genügend gross sein, weil bei kleinen Höhen die astronomische Strahlenberechnung zu unsicher ist. Diese Bedingungen zusammen mit der schon erwähnten, dass das Zenith in der Nähe der Mondbahn liegen muss, schränken die Anwendung des Vital'schen Verfahrens ausserordentlich ein. Da die Mondbahn um etwa  $28^\circ$  gegen den Aequator geneigt ist, so ist das Verfahren auf den zwischen  $30^\circ$  N. und  $30^\circ$  S. gelegenen Theil der Erde beschränkt, für welchen sich stets reiche Gelegenheit zu Mondstanz bietet.

Zum Schluss will ich noch auf ein einfacheres Auffinden der günstigsten Beobachtungszeit aufmerksam machen. Herr Vital berechnet den parallaktischen Winkel  $\nu$  aus der Gleichung

$$\tan \nu = \frac{A \cdot R \cdot \cos \delta}{A \cdot \delta}$$

und das Azimuth  $\omega$  aus der Formel

$$\sin \omega = \sin \nu \cos \varphi \sec \delta,$$

um den Moment zu erhalten, wo das Zenith in der Mondbahn liegt. Durch eine einfache Ueberlegung kann man die Ortszeit dieses Momentes bestimmen. Derselbe tritt ein, wenn ein Punkt der Mondbahn am Beobachtungsorte im Zenith kulminirt. Die Deklination dieses Punktes muss gleich der Breite sein. Man sucht nun im Jahrbuch unter den Tagen, die dem Beobachtungstage vorangehen und auch unter denen die ihm folgen, die zu dieser Deklination gehörigen Geradeaufsteigungen des Mondes. Die beiden dadurch erhaltenen Zahlen geben die Ortssternzeit des gesuchten Momentes, der jeden Tag zweimal eintritt.

Elsfleth, den 6. Mai 1899.

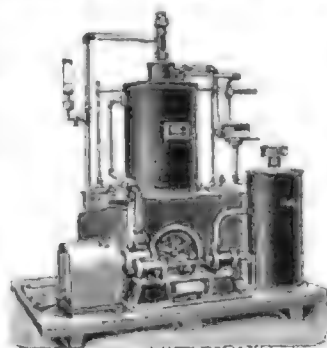
Dr. Ernst Wendt, Navigationslehrer.

## Amberger Gasmaschine.

Es ist eine interessante Thatsache, dass manche Industrien ihrem Heimathort einen Weltruf gegeben haben. Spricht man von Krupp, so geschieht dies mit dem Zusatz »Essen«. Essen wäre heute noch eine weithin unbekannte Stadt. Krupp hat sie Jedem geläufig gemacht. Amberg ist eine recht gewerb-

same, dabei liebliche Stadt, Baumann-Amberg ist in Fachkreisen mit seinen Emailirwaaren auch gut bekannt, aber zu einem Weltruf bringt nicht seine interessante Vergangenheit, seine jetzt blühenden Gewerbe die Stadt, das bewirkt eine Maschine, die heute der Welt als Amberger Gasmaschine bekannt ist.

Auch ein grosser Theil der Leser kennt sicherlich die Maschine, und wir möchten nunmehr dieser vorzüglichen Erfindung gedenken, die so sehr geeignet ist, den Installateuren ein Geschäft zu ermöglichen, dem sie überall wirklich Ehre einlegen. Die Maschine erzeugt Luftgas. Sie



besteht aus einem kleinem Heissluftmotor, welcher die zur Gaserzeugung nöthige Luft vermittelst einer Pumpe in den rechtsstehenden Luftkessel drückt. Von diesem aus tritt die Luft in das cylinderförmige mittlere Gefäss, den eigentlichen Carburator. Als Carburierungsmittel dient ein Petroleumäther (Hydridin) von 0,65 spec. Gewicht. Dasselbe wird aus dem Reservoir durch eine besondere Füllvorrichtung, eine Flügelpumpe, dem Carburator auf vollkommen gefahrlose Weise zugeführt. Im Inneren des letzteren befinden sich zahlreiche Filzplatten, welche die Flüssigkeit aufsaugen. Der Luftstrom muss nun den Carburator passiren, nimmt den Kohlenwasserstoff fein zerteilt mit sich und tritt dann als mit demselben angereichertes und somit brennbares und leuchtendes Gas in die Leitung.

Dieses Gas entbehrt alle die Luft verunreinigenden Bestandtheile, ist geruchlos und nicht giftig. Die Konstruktion der ganzen Anlage, namentlich die Zuleitung des Petroleumäthers schliesst jede Möglichkeit einer Explosion aus. Besonders interessant ist der Kostenpunkt. Von dem Gas selbst kostet ein Kilogramm des zu seiner Herstellung nöthigen Petroläthers, der auch unter den Namen Hydridin oder Gasolin in den Handel gebracht wird, ungefähr 3,1 bis 3,3 Mk.; da ein Auer-Brenner von 65 Normalkerzen Lichtstärke in der Stunde annähernd 100 Liter des Gasgemenges bedarf, so kommt die Stunde, einschliesslich des zum Betriebe des Heissluftmotors nöthigen Gasbedarfes, auf eineinhalb Pfennige zu stehen; daraus folgt weiter, dass die Flamme des Amberger Apparates unter allen zur Zeit mit besonderen Apparaten erzeugten Leuchtmitteln das billigste ist.

Überall, wo gewöhnliches Steinkohlengas verwendet wird, kann auch das Amberger Gasgemenge zur Benutzung kommen, zur Beleuchtung, zur Heizung von Gasöfen und derlei Herden, in Badeanstalten, wie vorerwähnt, zu Lötzwegen aller Art, in Werkstätten, in Laboratorien, sowie zu einer grossen Zahl von verschiedenen Fabrikzwecken, endlich auch zum Betriebe von Gasmotoren.

Ein besonderer Vorzug der für die Herstellung des Gases nöthigen Anlage ist deren Einfachheit, so dass die Bedienung keine besonders geschulten Kräfte erfordert. Für den Leser ist es ganz besonders interessant, wie sehr sich die Amberger Gasmaschine eingebürgert. Beim Prüfungstag, am 1. Februar 1897, also vor bald zwei Jahren, führte das Gas- und Wasserleitungsgeschäft Stuttgart die Maschine in Cannstatt vor in Betrieb. Sie speiste Lampen, Herde, Öfen etc. und eine grosse Zahl prächtiger Flammen. Herr Ingenieur Böhm hielt damals in Gegenwart von über 50 Meistern einen eingehenden, hochinteressanten Vortrag. Auch bei Ausstellung im Mai 1897 in Offenburg war die Maschine. Jedem Besucher wird Erinnerung sein, wie sehr damals die Maschine gefiel. Sie hat seitdem viele Auszeichnungen erhalten und sich weit in der Welt umgesehen, das Bürgerrecht erworben in manchem Lande.

Wenn die Herren der Amberger Fabrik diese bescheidenen Zeilen lesen, so vermessen sie vielleicht die Aufzählung der glänzenden Erfolge auf so mancher Ausstellung dieses Jahres, wir halten dies nicht — für nöthig. Wer sich so durch sich selbst empfiehlt, wie dieser prächtige Gasspender, bei dem sind alle die vielen Ehrenauszeichnungen selbstverständlich. Viele Mitglieder der Voran-Gemeinde würde es übrigens gewiss sehr interessiren, die Maschine beim XIII. Prüfungstage, am 6. Februar 99, also genau 2 Jahre nach der ersten Vorführung, wieder, oder vielleicht auch zum ersten Male, zu sehen. Dass dies keine grossen Schwierigkeiten hat, ist ein weiterer Vorzug der Maschine. Vielen Flammen Licht gebend, hat sie Platz auf jedem kleineren Tisch.



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungsverkäufer des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sillescu's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Stralshof 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionen angelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Stralshof 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg. Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Anzeigen-Expeditionen, in Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sillescu. Erstertheilt auch Ausland über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1884 u. f.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1899 No. 20.

Hamburg, den 20. Mai.

XXXVI. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Gesetzgebung und Rechtsprechung in England. — Deutscher Nautischer Verein. — Jahresbericht der Handelskammer zu Altona. (1898). — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Jahresbericht über den amerikanischen Frachtenmarkt im Jahre 1898. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Sprechsaal. — Druckfehler-Berichtigung.

### Auf dem Ausguck.

Lord Cromer's Bericht, in dem die Nothwendigkeit eines besseren **Befeuern des Rothen Meeres** mit englischer Deutlichkeit hervorgehoben ist, scheint nicht wirkungslos an der Stelle verhallt zu sein, der die gemachten Vorwürfe galten. Wie Mr. Brodrick, Unterstaatssekretär des Aeussern, im englischen Unterhause berichtete, hat der Sultan die Küsten-Verwaltungsbehörden angewiesen, auf Mocha, Zebair, Abu Ali und Jebel Teir Leuchttürme auf der arabischen Küste des Rothen Meeres zu errichten. Die Unterhaltung der Feuer trägt lediglich die türkische Regierung; Abgaben werden nicht erhoben. Aus diesem Grunde, sagt der Staatssekretär, wird der von Lord Cromer in seinem Bericht erwähnte Leuchfeuerfonds für andere im Interesse der Schifffahrt nützliche Zwecke Verwendung finden. — Der türkischen Regierung gebührt für die Initiative Dank, weil ein altes Postulat der Seeleute aller europäischen, maritimen Nationen damit erfüllt ist. Keineswegs möge man aber glauben, dass die Stelle im Kaiserreich Osmanien, von der dieser Entschluss ausgegangen ist, aus reiner Menschenliebe oder im Interesse einer sicheren Navigation im Rothen Meere gehandelt habe. Nein, die Ursache hat einen rein politischen Charakter. Der Türke fürchtet —

und auf Grund langjähriger Erfahrungen nicht unberechtigterweise — der Administratoren Aegyptens schon oft bethätigtes Expansionsbedürfniss. Dasselbe dürfte, wenn zu einer besseren Befeuern des Rothen Meeres von türkischer Seite nicht bald Anstalten gemacht wären, sich leicht durch Errichtung von Stationen auf der Küste von Jemen, Asir und Hodjas bemerkbar gemacht haben. Natürlich mit der Begründung, dort Leuchfeuer zu schaffen und ein Werk der Civilisation zu vollenden. John Bull hat, um seine humanitären Ziele verwirklichen zu können, diesmal zu lange gewartet.

Vor den Liverpooler Aocisen ist über den **Unfall des Schnelldampfers „Fulda“** lange und sehr erregt verhandelt. Fulda war, wie wir bereits früher erwähnt, für 37500 £ vom Norddeutschen Lloyd an eine Kanadische Rhederei verkauft; sie sollte jedoch vorher im Trookendock einer Inspektion unterworfen werden. Hierzu war das der Mersey Docks & Harbour Board gehörige Dock II aussersehen. Als während des Wasser-Auspumpens der 445, lange Dampfer die Blöcke fasste, drückte er diese durch und ruhte mit seinen Bodenplatten direkt auf dem massiven Dockboden. Hierdurch erlitt er so erhebliche Beschädigungen, dass die Rhederei

gezwungen war, die „Fulda“ für 11500 £ zu verkaufen. Bei der dem Unfall folgenden Besichtigung hatte sich herausgestellt, dass von den 72' im Dock befindlichen Kiellagern allein 36 Brüche, darunter 27 alten Datums, aufwiesen. Die Beklagten, der bereits erwähnte Mersey Docks Board, sowie die Firma Clover, Clayton & Co, welche Letztere das Docken unternommen hatte, schoben die Schuld an dem Unfall der aussergewöhnlichen Bauart (overhang) des Schiffes zu. Merkwürdigerweise hielten der Richter, Mr. Bigham, sowie die fachmännischen Beisitzer diesen Einwand für so schwerwiegend, dass auf Grund desselben die Kläger abgewiesen wurden. Wenn auch der Lloyd, wie aus seinem Jahresbericht ersichtlich ist, durch Versicherung in der Höhe des vollen Kaufpreises gedeckt ist, so können wir doch keineswegs dem Urtheilsspruch zustimmen. Wir schliessen uns voll und ganz den Worten Mr. Pickford's an, der die Interessen des Lloyds verteidigte und zum Schluss einer höchst bemerkenswerthen Rede folgende Worte äusserte:

„It was true that the Fulda was a vessel with a great „overhang“, but she was not the greatest, and she and others of her build had been docked many times with perfect safety without any special precautions. If, however, special precautions had been necessary, then it was a matter for the defendants, Messrs. Clover, Clayton and Company, who undertook to dock the Fulda for the plaintiffs, and it should be added that plans were on board the vessel giving all particulars of her size and construction.“

Verträgt es sich mit der Disciplin an Bord und ist es im Interesse einer sicheren Navigation empfehlenswerth, wenn die **Steuerleute** eines Passagierdampfers — besonders die jüngeren Herren — einen grossen Theil ihrer Freiwache auf **See dem Verkehr mit Passagieren** widmen? Diese Frage beschäftigt schon seit etwa drei Wochen die englischen Steuerleute im Allgemeinen und die Steuerleute der P. & O. Comp. im Besonderen. Die grosse englische Rhoderei hat ihren Steuerleuten vor etwa zwei Monaten über ihr zukünftiges Benehmen den Passagieren gegenüber Instructionen zukommen lassen, welche im Wesentlichen die oben gestellte Frage verneinen. Das fernere Verbleiben im Dienste ist von der strikten Durchführung der gegebenen Ordres abhängig gemacht. Veranlasst zu dieser Maassnahme ist die P. & O. Comp. durch die **Strandung der »China«** bei Perim. Es hatte sich damals herausgestellt, dass sich trotz des gefährlichen Fahrwassers, in dem das Schiff fuhr, an den zur Zeit abgehaltenen Festivitäten auch zwei Officiere der Freiwache betheiligt hatten, deren Obhut das Schiff später bei der Strandung anvertraut war. Ist nun die »China« keineswegs desshalb gestrandet,

weil den Wachtofficiere die zum verantwortungsvollen Dienst nöthigen Eigenschaften, Ruhe und kaltes Blut, fehlten, so war es der Klatschsucht müssiger Passagiere gelungen, die Nachricht zu verbreiten, die Wachtofficiere hätten z. Z. der Strandung noch unter dem Einfluss der genossenen Festlichkeit gestanden. Diese in geschilderter Weise die Thatsächlichkeit entstellende Darstellung gelangte auch in das Bureau der Direktoren der P. & O. Comp. und veranlasste dieselben zu obigem Schritt, dem ein wahrer Entrüstungsturm in den Kreisen englischer Schiffsofficiere folgte. — Deutschen Steuerleuten, die als Angestellte in unseren grossen Rhedereien thätig sind, ist diese Aufregung ihrer britischen Collegen gewiss, und mit Recht, ganz unverständlich. Es ist ja möglich — alte Kapitäne wissen wenigstens davon zu erzählen — dass ein Verhältniss so idyllischer Art, wie es anscheinend bisher in der P. & O. Comp. zwischen Passagieren und Officiere geherrscht, auch früher einmal auf deutschen Schiffen gewesen ist, aber Das war gewiss noch zu einer Zeit, als Segelschiffe die Transportmittel der Passagiere darstellten. Gegenwärtig ist ein Steuermann, der an Bord eines schnellen Dampfers seine Wache — besonders im verkehrsreichen Fahrwasser — absolvirt hat, meistens so abgespannt, dass er es als einen unerträglichen Zwang betrachten würde, in seiner Freiwache Passagiere — selbst die weiblichen Geschlechts eingeschlossen — unterhalten zu müssen. Ist der englische Steuermann anderer Ansicht, so erfreut er sich nicht etwa einer widerstandsfähigeren Körper- und Geisteskonstitution als sein deutscher College, sondern seine abweichende Anschauung wird durch das auf vielen englischen Passagierdampfern für Steuerleute eingeführte »Dreiwachensystem« erklärlich. Eine achtstündige Erholungspause nach vierstündigem Dienst mag den Wunsch unter den also Privilegirten zeitigen, etwas Unterhaltung mit Passagieren zu suchen, eine vierstündige Ruhepause nicht. Sind wir auch keine principiellen Gegner des bereits mehrfach geäusserten Wunsches deutscher Seesteuerleute, das Dreiwachensystem auf deutschen Dampfern einzuführen, so verdient unter Berücksichtigung dieses speciellen Falles die deutsche Einrichtung vor der englischen entschieden den Vorzug.

Schon in No. 25 letzten Jahrgangs ist auf die eigenmächtige Ausdehnung der Competenz des englischen Handelsamtes, **Schiffer-, Steuermanns- und Maschinisten-Patente zu entziehen**, hingewiesen und zu gleicher Zeit erwähnt, die »Marine Association« habe Parlamentsmitglieder gewonnen, die beabsichtigen, im Unterhause die Sache zur Sprache zu

bringen. Das ist nun unlängst geschehen, und zwar, weil einem Liverpooler Kapitän auf Grund einer über ihn verhängten Geldstrafe wegen Ueberschreitung seiner Disciplinargewalt, das Patent auf drei Monate entzogen wurde. An diese Thatsache knüpfte sich zwischen dem Handelsminister und einem Parlamentarier ein Meinungswechsel, der seitens des »Speakers« verschiedentlich durch die Worte »Order! Order!« unterbrochen wurde. Das Resultat der Interpellation bedeutet für Herrn Ritchie eine diplomatische Schlappe, denn er musste eingestehen, den Kapitän auf den einseitigen Bericht des Liverpooler Polizeigerichts hin, gemaassregelt zu haben. Diejenigen englischen Trade-Unions, deren Mitglieder Seeloute sind, haben das Vorgehen des Handelsamtes nicht nur gebilligt, sondern auch durch öffentliche Sympathiekundgebungen ihren Standpunkt unzweideutig klargestellt. Soweit ausschliesslich die Interessen des unteren seemännischen Personals in Betracht kommen, ist der Stellungnahme der Gewerkschaften zuzustimmen, betrachtet man aber den Vorfall aus einem weiteren Gesichtskreis, dann untergräbt das Vorgehen des Handelsamtes die Disciplin an Bord und schädigt das mit staatlichen Befähigungszeugnissen versehene seemännische Personal, also die Schiffer, die Steuerleute und die Maschinisten.

Als in No. 11. angeregt wurde, die neue North Atlantic Winter Load Line — falls überhaupt ihre Abänderung wünschenswerth erscheint — möge für alle Schiffe, deren Bestimmungsort nördlich von Cap Hatteras liegt, in Anwendung kommen, glaubten wir nicht, acht Wochen später, wie es jetzt geschehen, den Vorschlag verwirklicht zu sehen. Der Präsident des englischen Handelsamtes hat entgegen unserer damaligen Annahme doch einer Abänderung des Tiefadegesetzes zugestimmt. In erster Linie, haben die Vorschriften für den Freibord bei Winterreisen im Nordatlantik eine Erweiterung insofern erfahren, als Schiffe über 330' den bisher vorgeschriebenen Freibord nicht mehr zu führen brauchen, während Schiffe bis 330' ihren gewöhnlichen Tiefgang nur um 2" zu vermindern haben, wenn sie im Winter zwischen Europa, incl. Mittelmeer und Häfen nördlich von Cap Hatteras fahren. Segelschiffe sind angewiesen nur 3" Extra-Freibord zu haben. Die Vorschriften für Welldeckdampfer und für Schiffe in Binnengewässern resp. Revieren sind ermässigt. Von der vorgeschriebenen Reserveschwimmkraft für Deckaufbauten sind Abzüge gemacht, ebenso ist den Turretdeckdampfern ein grösserer Tiefgang gestattet worden.

## Gesetzgebung und Rechtsprechung in England.

Mitgetheilt von Dr. C. H. P. Inhülsen, London.

Der S. 544 in 1898 erwähnte Gesetzentwurf, welcher die Haftungsbeschränkung zu Gunsten der Rheder weiter ausdehnt, hat unter der Bezeichnung The Merchant Shipping (Liability of Shipowners) Act 1898 Gesetzeskraft erlangt. Das englische Seegesetzbuch — die Merchant Shipping Act 1894 — handelt bekanntlich von der Rhederhaftung in den §§ 502—509. Diese Bestimmungen, welche die Haftung der Rheder beschränken, gelten nunmehr auch für die Zeit vom Stapellauf bis zu der Registrirung des Schiffes, und zwar können sich auf diese neue Vergünstigung die Eigenthümer, Erbauer und anderen Parteien berufen, welche an einem Schiffe interessirt sind, das in einem Hafen oder Orte innerhalb der britischen Territorien gebaut wurde. Die neue Vergünstigung soll nicht über drei Monate vom Stapellauf ab genossen werden; der Stapellauf selbst gilt als in die Frist eingeschlossen. Unter der Bezeichnung Schiff versteht das Gesetz Fahrzeuge jeder Art, welche bei der Navigation benutzt werden oder benutzt werden sollen, vorausgesetzt, dass sie nicht durch Ruder fortbewegt werden, und ohne Rücksicht darauf, ob sie bereits fertiggestellt sind oder sich noch im Laufe der Fertigstellung oder Herstellung befinden. Hinsichtlich der Feststellung des Tonnengehalts kommen diejenigen Bestimmungen zur Anwendung, welche das Seegesetzbuch für ausländische Schiffe aufgestellt hat.

Etwas umfangreicher ist die »Merchant Shipping (Mercantile Marine Fund) Act 1898 ausgefallen, auf welche S. 532 in 1898 hingewiesen wurde. Nach diesem Gesetz sind vom 1. April 1899 ab in die Staatskasse alle bisher in den Mercantile Marine Fund geflossenen Gelder zu zahlen, mit Ausnahme der Leuchtfeuerabgaben und sonstigen Summen, welche die General Lighthouse Authorities auf Grund des von »Lighthouses« handelnden 11. Abschnittes des Seegesetzbuches vereinnahmen. Andererseits übernimmt die Staatskasse alle nicht von Privatpersonen zu entrichtenden, heute aus dem Mercantile Marine Fund zu leistenden Ausgaben, jedoch mit folgenden beiden Ausnahmen. Zunächst übernimmt die Staatskasse nicht die Ausgaben, welche den General Lighthouse Authorities durch die Errichtung und den Betrieb von Leuchttürmen, Bojen und Baken entstehen, und ferner sind ausgenommen die den General Lighthouse Authorities durch Entfernung von Schiffstrümmern erwachsenden Ausgaben. Die sämmtlichen, nicht auf die Staatskasse übergehenden Einnahmen und Ausgaben fliessen in bezw. aus einem



neuen Fonds, welchem das Gesetz die Bezeichnung »General Lighthouse Fund« beilegt. An diesen neuen Fonds, welcher nur zu den im neuen Gesetz vorgesehenen Zahlungen verwendet werden darf, hat der »Mercantile Marine Fund« am 1. April 1898 seine Activen abzuliefern; andererseits übernimmt der neue Fonds auch die Passiven des Mercantile Fund, wie dieselben am 1. April 1898 stehen werden. Das Resultat ist, dass der Mercantile Marine Fund der Vergessenheit anheim fallen wird und dass an seine Stelle die Staatskasse und ein neuer Fonds treten werden. Auf den neuen Fonds gehen vom 1. April 1898 ab auch alle in den Kolonien erhobenen Leuchtfeuerabgaben über, vorbehaltlich der an diesen Einnahmen bestehenden Pfandrechte. Das Gleiche gilt hinsichtlich des Kolonialleuchttagabgabebetrages, welchen der Board of Trade am gedachten Tage in Händen haben wird, und zwar einschliesslich des Guthabens des »Basses Lights Fund.« Der neue Fonds übernimmt dagegen die Kosten der Herstellung und Unterhaltung der Kolonialleuchtzeichen, sowie den Beitrag, welchen die britische Regierung für den Leuchtturm am Cap Spatel in Morocco leistet. Auf Kolonialleuchtzeichen kommen in Zukunft die Bestimmungen des englischen Seegesetzbuches betr. Anleihen zwecks Herstellung und Reparatur von Leuchtzeichen zur Anwendung. Der neue Fonds zahlt weiter die bisher dem Board of Trade und den General Lighthouse Authorities zur Last fallenden Kosten der Herstellung und Unterhaltung von Verbindungen zwischen den Leuchttürmen und der Küste. Das Gesetz bestimmt gleichzeitig, dass soweit der Leuchtturmbetrieb nicht darunter leidet, diese Verbindungen auch Privatpersonen gegen Zahlung angemessener Gebühren offen stehen sollen, und dass die vereinnahmten Gebühren an den neuen Fonds abzuführen sind. Der Begriff »Kolonialleuchtzeichen« ist vom Gesetz selbst näher definirt worden. Gemeint sind die an oder in der Nähe der Küste einer britischen Besetzung befindlichen Leuchttürme, Bojen oder Baken, welche der Board of Trade aus Monatsgeldern oder aus Kolonialleuchttagabgaben unterhält. Aus Monatsgeldern unterhält der Board of Trade folgende Leuchttürme:

Bahamas. 11 Leuchttürme, nämlich: Gun Cay, Abaco, Cay Sal, Great Isaacs, Cay Lobos, Elbow Cay, Great Stirrup Cay, Castle Island, Inagua, Bird Rock, Watling Island. Auf Sombrero, eine der Leeward Islands. Cape Pembroke, Falkland Islands.

Aus Kolonialleuchttagabgaben in Gemässheit des englischen Seegesetzbuches unterhält der Board of Trade: Great Basses, Little Basses, Barbelyn, Dondra Head, an der Küste von Ceylon.

Minicoy Island zwischen den Laccadive und Maldive Islands. Die hinsichtlich der Basses-Leucht-

zeichen erhobenen Abgaben bilden den oben erwähnten »Basses Lights Fund.«

In die Staatskasse sind nach dem neuen Gesetze die Gebühren abzuführen, welche bei der Registrirung, der Uebertragung, dem Uebergange und der Verpfändung britischer Schiffe zu entrichten sind. Die Bemessung dieser Gebühren, von welchen die nur der Fischerei dienenden Fahrzeuge, sowie Segelschiffe unter 100 t oximirt sind, ist dem Board of Trade, vorbehaltlich der Genehmigung des Schatzamts, überlassen; das Gesetz selbst stellt nur die nachstehenden Maximalsätze auf:

1. bei der ursprünglichen Registrirung:

Fahrzeuge unter 50 t brutto	£ 1.—
„ von 50—100 t brutto	£ 1.10
„ „ 100—200 t „	2.—

Für jede weiteren 100 Tons oder Bruchtheil von 100 t treten 10 Schillinge hinzu.

2. Bei der Uebertragung, beim Uebergange, bei der Neuregistrirung, bei der Uebertragung der Registrirung, bei der Verpfändung und bei der Uebertragung der Pfandrechte: nach dem Bruttotonnagehalte, welchen die in Frage kommenden Schiffe oder Schiffsparten repräsentiren (die Uebertragung einer  $\frac{1}{4}$  Parte eines Schiffes von 6400 t wird z. B. als eine Uebertragung von 100 t gerechnet):

unter 10 t	£ 0.2. 6
10 t und unter 20 t	„ 0.5. 0
20 t „ „ 30 t	„ 0.7. 6
30 t „ „ 40 t	„ 0.10. 0
40 t „ „ 50 t	„ 0.12. 6
50 t „ „ 75 t	„ 0.15. 0
75 t „ „ 100 t	„ 0.17. 6
100 t „ „ 125 t	„ 1. 0. 0

Bis zu 500 t treten für jede weiteren 50 t oder Bruchtheil von 50 t  $2\frac{1}{2}$  Schillinge, über £ 500 t  $2\frac{1}{2}$  Schillinge für jede weiteren 100 t oder Bruchtheil von 100 t hinzu.

Dem Mercantile Marine Fund fielen bekanntlich auch diejenigen Kosten zur Last, welche nothleidende Seeleute verursachten, soweit diese Kosten nicht anderweitig beigetrieben werden konnten. Das neue Gesetz macht diese Kosten in allen Fällen anderweitig beizutreiben, ausgenommen nur in denjenigen Fällen, wo bescheinigt ist, dass ein Seemann zurückgelassen wurde, weil er desertirte oder sonst verschwand.

Im Mai v. J. gab die norwegische Bark »Pacific« Veranlassung zu einer interessanten Entscheidung, in welcher es sich um Hilfs- und Bergelohn wegen Rettung von Menschenleben handelte. Das Schiff, in welches durch ein Leck viel Wasser eingedrungen war, so dass eine Navigation unmöglich wurde, befand sich auf der Nordsee ausserhalb der Grenzen territorialer Gerichtsbarkeit. Ein englisches Fahrzeug nahm die Besatzung an Bord und landete dieselbe in einem englischen Hafen; die Bark selbst wurde später von anderen Bergern nach der Humber-Mündung getaut. Auf die Klage auf Hilfs- und Bergelohn wegen Rettung von Menschenleben wurde erwidert, dass die Zuständigkeit für derartige Klagen ausschliesslich auf Gesetz beruhe;

dass das Gesetz voraussetze, dass die Dienste ganz oder zum Theil in britischen Gewässern geleistet würden; und dass diese Voraussetzung im vorliegenden Falle nicht zutrefte. Die in Frago kommende gesetzliche Bestimmung — der § 544 des Seegesetzbuches — lautet etwa, wie folgt:

„Sind bei der Rettung von Menschenleben aus britischen oder ausländischen Fahrzeugen ganz oder zum Theil innerhalb britischer Gewässer oder bei der Rettung von Menschenleben aus britischen Fahrzeugen irgend wo sonst Dienste geleistet, so hat der Eigentümer des geborgenen Fahrzeuges, der geborgenen Ladung oder Ausrüstungsstücke dem Berger einen angemessenen Hilfs- oder Bergelohn zu zahlen.“

Beklagtischer Seits wurde ferner geltend gemacht, dass der § 544 durch den § 545 beschränkt werde. Dieser letztere Paragraph enthält die bekannte, am 7. April 1864 auf preussische Schiffe angewendete Bestimmung, wonach die britische Regierung auf Wunsch eines ausländischen Staates auch für Fälle, dass ausserhalb der britischen Gewässer bei der Rettung von Menschenleben aus Fahrzeugen des betreffenden ausländischen Staates Dienste geleistet sind, die britischen Gerichte für zuständig erklären kann.

Das Gericht wies diese letztere beklagische Behauptung zurück und nahm an, dass der § 545 den § 544 nicht beschränke. Im Uebrigen entschied das Gericht, dass die Menschenleben rettenden Dienste nur zum Theil in britischen Gewässern geleistet sein müssten, und zwar sei ausschlaggebend, ob das Fahrzeug sich im Verlaufe der Leistung der Dienste in britischen Gewässern befunden habe. Unberührt bliebe aber die Frage, ob es nothwendig war, dass ein Theil der Dienste in britischen Gewässern geleistet wurde. Offenbar wird der Berger die Zuständigkeit der britischen Gerichte nicht schon dadurch begründen können, dass er unnöthiger Weise im Verlaufe der Dienstleistung britische Gewässer passirt. Es mag ferner bemerkt werden, dass vor 1861 in Sachon »Johannes« entschieden wurde, dass im Falle einer Lebensrettung aus ausländischen Schiffen ausserhalb der Jurisdiktionszone die Zuständigkeit der britischen Gerichte noch nicht deshalb begründet sei, weil das bergende Schiff später die Jurisdiktionszone passirte. Seitdem ist jedoch die Zuständigkeit durch Aufnahme der Worte »ganz oder zum Theil in britischen Gewässern« ausgedehnt worden.

(Schluss folgt.)

## Deutscher Nautischer Verein.

Zweites Rundschreiben.

Kiel, den 6. Mai 1899.

I. Vom Voreinstag. Die stenographischen Verhandlungen sind im Druck, dieselben werden den Mitgliedern nach Fertigstellung sofort zugehen, was voraussichtlich noch im Laufe dieses Monats erfolgen kann.

II. Heimtschaffungsgesetz. Von dem Herrn Staatssekretär des Innern wird mitgetheilt, dass nach Abschluss der

Vorberathungen über die Seemannsordnung und die damit im Zusammenhang stehenden Nebengesetze von betheiligter Stelle die Anregung gegeben sei, das Gesetz über die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seelente durch Erstreckung dieser Verpflichtung auf die Heimtschaffung straffälliger Seelente zu erweitern. Es wird hierzu angeführt:

„Aus dem Fehlen einer gesetzlichen Verpflichtung zur Beförderung straffälliger Personen, welche den heimischen Behörden zur Aburtheilung oder zur Strafvollstreckung zugeführt werden sollen, haben sich in der Praxis des auswärtigen Dienstes vielfach Unzuträglichkeiten ergeben. Für die Reichspostdampfer ist eine solche Verpflichtung durch die Subventionsverträge begründet. Durch Verträge mit den nicht subventionirten Dampferlinien lässt sich das Bedürfniss nicht wohl befriedigen. Denn die Schwierigkeiten haben sich, soweit zu übersehen, bisher nicht gegenüber unseren vertragsmässig nicht verpflichteten grossen Dampferlinien ergeben; sie sind vielmehr vornehmlich an solchen Küstenplätzen hervorgetreten, welche von keiner grösseren deutschen Dampferlinie angelaufen werden. Insbesondere haben sich an den spanischen, portugiesischen und schwedischen Küsten Fälle ereignet, in denen die Heimtschaffung von Seelenten, die auf deutschen Schiffen strafbare Handlungen begangen hatten, auf Schwierigkeiten gestossen ist. Von Seiten des Auswärtigen Amts wird daher die Begründung einer gesetzlichen Verpflichtung der Schiffe für erforderlich erachtet, bei welcher der Personenkreis, auf den sich die Verpflichtung erstrecken soll, angemessen zu beschränken, sowie dem Rheder gegen Belästigungen durch zu weit gehende Inanspruchnahme ausreichender Schutz, und für die beanspruchte Leistung volle Entschädigung zu gewähren sein würde. Zu dem Zweck sind die in der Anlage enthaltenen Zusätze zu dem Gesetze vom 27. December 1872 in Vorschlag gebracht. Dem naheliegenden Bedenken, gegen eine gesetzliche Regelung, durch welche hilfsbedürftige Seelente mit straffälligen Personen überhaupt auf dieselbe Stufe gestellt würden, ist dadurch vorgebeugt, dass die Verpflichtung zur Mitnahme auf straffällige Seelente beschränkt ist — eine Verpflichtung die sich zugleich im Rahmen eines zur Ergänzung der Seemannsordnung bestimmten Gesetzes hält.“

Dass deutsche Seelente, die sich einer strafbaren Handlung schuldig gemacht haben, von unseren Schiffen mitgenommen und an die heimischen Behörden zur Aburtheilung oder Strafvollstreckung abgeliefert werden, dürfte auch im Interesse der Rhederei liegen. Denn dabei wird es sich in der Regel um Vergehen handeln, die an Bord deutscher Schiffe begangen sind, und die nicht ungeahndet zu lassen, schon für die Aufrechterhaltung der Schiffsdisciplin von Bedeutung ist. Ueberdies würde die Einführung der gesetzlichen Verpflichtung für die Rhedereien in sofern von Werth sein, als dadurch die Seemannsämter im Ausland in die Lage kämen, die nach § 71 der geltenden Seemannsordnung erforderliche Genehmigung zur Zurücklassung eines straffälligen Schiffsmanns zu erteilen, wenn sie dessen Heimtschaffung mit einem anderen den Hafenplatz anlaufenden Schiff erzwingen können.

Dass bei der vorgeschlagenen Regelung den Rhedereien erhebliche Belästigungen erwachsen werden, dürfte kaum anzunehmen sein. Denn einmal soll die Mitnahmepflicht, wie im Falle der Hilfsbedürftigkeit, an die Voraussetzung gebunden sein, dass an Bord ein angemessener Platz, also bei der Mitnahme eines straffälligen Schiffsmanns ein für dessen sichere Unterbringung geeigneter Raum vorhanden ist. Sodann beschränkt sich die Verpflichtung für den einzelnen Fall auf die Mitnahme eines straffälligen Seemanns. Endlich soll den Rhedereien volle Vergütung gewährt werden.“

Die Vorschläge zu dem Gesetzentwurf über die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seelente sind die Folgenden:

1. In der Ueberschrift an Stelle des Wortes »hülfbedürftiger« zu setzen »heimzuschaffender.«

2. In § 1 Abs. 1 hinter die Worte »welche im Auslande sich in hülfbedürftigem Zustande befinden« einzufügen: »oder wegen einer strafbaren Handlung an die heimischen Behörden abgeliefert werden sollen.«

3. In § 3:

- a. in No. 2 die Worte »oder wegen eines Vergehens oder Verbrechens zurückbefördert werden soll« zu streichen;
- b. in No. 3 hinter das Wort »übersteigt« einzufügen »oder mehr als ein wegen einer strafbaren Handlung Heimzuschaffender mitgenommen werden soll«;
- c. in No. 5 folgenden Inhalts hinzuzufügen: »wenn der Hafenplatz von einer deutschen Dampferlinie, die zur Mitnahme vertragsmässig verpflichtet ist, auf der Heimreise nach Deutschland angelaufen wird.«

4. In § 4:

- a. zwischen die Worte »der« und »Mitgenommene« einzufügen: »wegen Hülfbedürftigkeit«;
- b. folgenden Abs. 2 hinzuzufügen:  
»Der wegen einer strafbaren Handlung Mitgenommene ist als Gefangener zu behandeln, wobei die vom Seemannsamt erteilten Weisungen zu befolgen sind. Die Bewachung liegt dem Schiffer ob, sofern nicht ein besonderer Begleiter mitgegeben wird.«

5. Den § 5 wie folgt abzuändern:

»Als Entschädigung (§ 1) ist, in Ermangelung der Vereinbarung über einen geringeren Satz, zu zahlen:  
bei Mitnahme hülfbedürftiger Seeleute für jeden Tag pp.,  
bei Mitnahme eines wegen einer strafbaren Handlung Heimzuschaffenden der gewöhnliche Lieberfahrtspreis und ausserdem, sofern nicht ein besonderer Begleiter mitgegeben wird, eine angemessene Belohnung für Bewachung.«

6. In § 7:

- a. im Absatz 1 zwischen die Worte »der« und »Mitgenommene« einzufügen »wegen Hülfbedürftigkeit«;
- b. einen Absatz 3 hinzuzufügen folgenden Inhalts:  
»Bei Mitnahme eines wegen einer strafbaren Handlung Heimzuschaffenden bleibt dem Reiche der Rückgriff an den Bundesstaat vorbehalten, an dessen Behörden der Mitgenommene abzuliefern ist.«

Da ich von dem Herrn Staatssekretär ersucht werde, die Ansicht der Nautischen Vereine pp. hierüber einzuholen, so bitte ich die Mitglieder über diese Frage zu berathen und mir Ihre Ansicht bis zum 15. Juni d. J. zugehen zu lassen.

III. Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute. Den Beschluss des letzten Vereinstages, betreffend die anderweitige Gestaltung der Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute, sowie Schaffung einer seemännischen Wittwen- und Waisenversorgung habe ich mit einer Begründung und unter Anfügung der betreffenden Verhandlungen den Reichstagsmitgliedern, dem Bundesrath, dem Reichsamt des Innern und dem Reichsversicherungsamt übermittelt. Den Mitgliedern des Vereins ist diese Drucksache bereits zugegangen. Erfreulich ist, dass die zur Berathung der Frage eingesetzte Reichstagskommission den Wünschen der an der Schifffahrt Beteiligten in erheblichem Maasse entgegengekommen ist; hoffentlich werden die Beschlüsse der Kommission Gesetz werden und dadurch diese Wünsche nunmehr in Erfüllung gehen. Das Reichs-Versicherungsamt theilt mir mit, dass es diesen Bestrebungen wie bisher gern seine Unterstützung zu Theil werden lässt.

IV. Schutz des Privateigenthums auf See. In Anlass der im Haag bevorstehenden Friedenskonferenz habe ich eine Eingabe an das Reichskanzleramt gerichtet mit der Bitte, dass die deutschen Vertreter angewiesen werden, auf dieser Konferenz bei etwaigen Verhandlungen über diese Frage, die bisher in dieser Richtung hervorgetretenen Anträge des Deutschen Nautischen Vereins zu unterstützen, eventl. dass dieselben die Initiative ergreifen, um eine Berathung über diese wichtige Angelegenheit herbeizuführen. Ich habe hierzu ausgeführt, welche Bestrebungen bisher gemacht sind um eine internationale Vereinbarung zum Schutz des Privateigenthums anzubahnen, auch habe ich die Beschlüsse der Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins von 1871, 1872 und 1890 mitgetheilt und die Verhandlungen des letztgenannten Jahres beigefügt. Zugleich habe ich hingewiesen auf die zum Theil veränderte Lage, namentlich derjenigen Staaten, welche bisher nicht geneigt waren bzw. ablehnten sich durch eine internationale Vereinbarung in dieser Richtung zu binden. Es wäre sehr erwünscht, wenn die Konferenz in dieser Richtung Ergebnisse zeitigen würde.

V. Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe. Die Mitglieder des Deutschen Nautischen Vereins habe ich in einem Rundschreiben vom 4. v. Mts. gebeten, mir ihre eventl. Bemerkungen und Wünsche zu dem dem Reichstage zugegangenen und demnächst einer Kommission überwiesenen Gesetzentwurf betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe zu äussern. Die mir zugegangenen Aeusserungen sowie die bisherigen Verhandlungen des Deutschen Nautischen Vereins, namentlich diejenigen über die Gleichstellung der Gesellschaften m. b. H. mit den Aktien-Gesellschaften und Kommandit-Gesellschaften auf Aktien in Bezug auf das Recht zur Führung der deutschen Flagge sind von mir weitergegeben. Nach den Beschlüssen der Kommission ist von derselben der Entwurf fast unverändert angenommen, ausser dem § 6 Abs. 2, welcher folgenden Wortlaut erhalten hat:

»Soll die Seefahrt von einem ausländischen Hafen oder von einem Hafen eines Schutzgebietes oder eines Konsulargerichtsbezirks aus betrieben werden, oder fehlt es an einem bestimmten Heimathshafen, so steht dem Rheder die Wahl des inländischen Registers frei. Hat der Rheder weder seinen Wohnsitz noch seine gewerbliche Niederlassung im Bezirke des Registergerichts, so ist er verpflichtet, einen im Bezirke des Registergerichts wohnhaften Vertreter zu bestellen, welcher die nach diesem Gesetze für den Rheder begründeten Rechte und Pflichten gegenüber dem Registergericht wahrzunehmen hat. Die Verpflichtung zur Bestellung eines Vertreters fällt weg, wenn das Registergericht seinen Sitz und der Rheder seinen Wohnsitz oder seine gewerbliche Niederlassung im Reichsgebiet hat.«

VI. Verbesserung des Feuers- und Nebelsignals auf dem East-Goodwin-Feuerschiff sowie Befeuern der South-falls. Von dem Herrn Staatssekretär des Innern ist mir auf die im vorigen Jahre gemachte Eingabe mitgetheilt worden, dass er wegen der Verbesserung der östlichen Einfahrt in den Englischen Kanal durch Verstärkung des Licht- und Nebelsignals auf dem East-Goodwin-Feuerschiff und durch Auslegung eines Feuerschiffes auf den South-falls mit der Königlich grossbritannischen Regierung in Verbindung getreten ist. Von dieser ist die Antwort eingegangen, dass das Trinity-House mit Rücksicht auf das North-Goodwin-Feuerschiff kein zwingendes Bedürfniss für die Auslegung eines Feuerschiffes auf den South-falls anerkennt, solche vielmehr für die benachbarte der französischen Küste näher als der englischen liegende Sandettie-Bank für nöthig hält. Wichtigere nautische Aufgaben und die aus deren Befriedigung für die nächsten Jahre erwachsenden Kosten machen es nach Ansicht des



Trinity-House unmöglich, die vorgeschlagenen Einrichtungen zur Zeit zur Ausführung zu bringen, doch soll die Anregung im Auge behalten werden. Die Verstärkung des Lichtapparates auf dem East-Goodwin-Feuerschiff, welche auch das Trinity-House für wünschenswerth hält, soll zur Ausführung gelangen, wenn Gelegenheit gegeben sein wird, das Schiff einzubringen. Dagegen wird die Anbringung einer Sirene auf diesem Feuerschiff mit Rücksicht auf die nabeliegenden North- und South-Goodwin-Feuerschiffe nicht für wünschenswerth gehalten. Es soll indessen auch die Verbesserung des auf dem East-Goodwin-Feuerschiff vorhandenen Signal-Apparats in Erwägung genommen und womöglich zugleich mit der Verstärkung des Lichtes ausgeführt werden. Das Trinity-House glaubt noch besonders darauf hinweisen zu sollen, dass in den letzten Jahren Schiffsunfälle an den Goodwin-Ranken nicht vorgekommen seien.

Der Herr Staatssekretär hat sich darauf wegen Auslegung eines Feuerschiffes auf der Sandettie-Bank mit der französischen Regierung in Verbindung gesetzt. Die mit der Prüfung der Angelegenheit beauftragte Leuchfeuer-Kommission hält indessen ein solches Feuerschiff nicht für unentbehrlich und glaubt die Verfolgung des Vorschlags zur Zeit hinter dringendere Arbeiten auf diesem Gebiete zurückstellen zu müssen. Auch von dieser Seite ist versichert worden, dass die Anregung im Auge behalten werden solle.

Inzwischen ist aus betheiligten Kreisen mitgetheilt, dass auf den South-falls von grossen Schiffen der Grund berührt und dass die Auslegung eines Feuerschiffes daselbst dringend zu wünschen ist. Die Sandettie-Banks sind, weil noch weniger tief, sehr zu meiden, so dass, namentlich wenn wegen entgegenkommender oder kreuzender Fahrzeuge leichte Kursänderungen stattfinden müssen, die Gefahr gross wird. Dem Herrn Staatssekretär habe ich von diesen wiederholten begründeten Wünschen Kenntniss gegeben.

VII. Errichtung eines Leuchtfuers an der Mündung des Magdalenenflusses. Von der Nord-deutschen Versicherungs-Gesellschaft in Hamburg wird mir mitgetheilt, dass die Errichtung eines Leuchtfuers an der Mündung des Magdalenen-Flusses, bei Boca de Ceniza, eine Nothwendigkeit ist und dass bisher in dieser Richtung unternommene Schritte zu einem Ergebniss nicht geführt haben. Für die von Osten nach Puerto Columbia bestimmten Schiffe soll nach dem Passiren des Santa-Marta-Leuchtfuers die flache Küste, namentlich am Frübormgen, durchaus unsichtig sein. Durch den sich begegnenden Golfstrom und den Magdalenenstrom sind bedeutende Stromversetzungen häufig und die beiden Leuchtfuer von Puerto-Columbia sind nur dann sichtbar, wenn die Fahrzeuge sich auf richtigem Kurs weit ab vom Lande befinden. Die Stromrichtungen aber ändern sich je nach dem Eintreten und Austreten des Passats und der vom Fluss geführten Wassermenge. Die Strandungen der Dampfer »Alert«, »Amérique«, »Markomania«, »Castilian Prince« und »Altai« in dieser Gegend werden dem Fehlen eines solchen Fuers zugeschrieben. Die Mitglieder ersuche ich, diese Angelegenheit zu berathen und mir Ihre Ansicht darüber mittheilen zu wollen.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins.  
Sartori.

## Jahresbericht der Handelskammer zu Altona (1898).

Wenngleich die Handelskammer erst vor wenigen Monaten constituirt worden ist, hält sie es doch für zweckentsprechend einen ersten Jahresbericht herauszugeben. Gleich nach dem üblichen Vorwort ist die Umwandlung des Commerz-Collegiums in eine Handelskammer erwähnt, ferner sind die Statuten der neuen Corporation in extenso abgedruckt und über die Constituirung der Kammer, ihre wirthschaftlichen Verhältnisse und

innere Angelegenheiten Aufschlüsse gegeben. Nachdem das kaufmännische Unterrichts-, das Post- und das Eisenbahnwesen gestreift sind, wendet sich der Bericht zu den Schifffahrtsangelegenheiten.

Hinsichtlich des Rhein-Weser-Elbe-Kanals und des Tarifs im Kaiser Wilhelm-Kanal herrscht mit den Anfang des Jahres veröffentlichten Anschauungen der Hamburger Handelskammer Uebereinstimmung. Bekanntlich glaubt die Handelskammer Hamburgs das dem Seeverkehr der Metropole durch die Eröffnung des Mittellandkanals keineswegs ein Vortheil erwachse. Wir haben diesen Standpunkt seiner Zeit schon besprochen. Was nun die Abneigung der Handelskammern beider Nachbarstädte gegen die Einführung eines Differentialtarifes für den Nord-Ostsee-Kanal betrifft, so wiederholen wir unsere bedingungslose Zustimmung, der wir die zum Gegenstand gemachte Begründung der Altonaer Handelskammer, folgenden Inhalts, beifügen:

»Nach Ausweis der Statistik hat der Handelsverkehr im Nord-Ostsee-Kanal nach Einführung des neuen Tarifes eine stetig steigende Frequenz des nationalen Handels aufgewiesen. Eine Rentabilität des Kanals im kaufmännischen Sinne sei aber nicht erforderlich und nicht einmal erwünscht, wenn sie auf Kosten des nationalen Handels erreicht werden solle. Die durch den Kanal ermöglichte günstige Ausnutzung der geographischen Lage deutscher Häfen werde durch Einführung eines Differentialtarifs wieder ausgeglichen oder würden, mit anderen Worten, fremde Häfen subventionirt werden, denen man besser Abbruch thun solle. Die Hebung transatlantischen Verkehrs über deutsche Häfen aber hat der Kanal herbeigeführt, indem er den transatlantischen Verkehr der Elb- und Weserhäfen gehoben und die Versorgung des Ostseegebietes mit transatlantischen Erzeugnissen von den englischen, holländischen und belgischen Häfen abgezogen hat. Wollte man, wie von einigen Seiten befürwortet, die Tarifsätze für die westlich von Borkum kommenden Schiffe ermässigen, so würde man dadurch die fremden Seehäfen zum Schaden der deutschen stärken, was vom nationalen Standpunkte aus zu bekämpfen ist.«

Die Gestaltung des Verkehrs im Altonaer Hafen ergibt sich aus nachstehender vergleichender Gegenüberstellung der beiden letzten Jahre.

Im Jahre 1898 benutzten 144 Seeschiffe mit ca. 49,581 Tons Ladung gegen 146 Seeschiffe mit ca. 74,891 Tons Ladung im Jahre 1897 und ausserdem 204 Viehdampfer mit 21,079 Rindern, 87 Schafen und 9 Pferden gegen 268 Viehdampfer mit 49,213 Rindern, 403 Schafen und 1 Pferd im Vorjahre die Altonaer Quaianlagen, während die Gewichtsmenge der an den Quais der Altonaer Quai- und Lagerhaus-Gesellschaft bearbeiteten Güter im Jahre 1898 nur 163,585,671 kg betrug, gegen 238,562,033 kg im Vorjahre.

Von grossen Seeschiffen wurden die Altonaer Quaianlagen weniger als im Vorjahre benutzt, nachdem dem Mangel an Quailiegeplätzen im Hamburger Hafen durch den Ausbau neuer Quai Strecken abgeholfen war.

Hauptsächlich sind es die im Vergleich mit Hamburg ungünstigen Eisenbahnfrachtsätze nach dem Süden, die einer Ausdehnung des hiesigen Seeschiffsverkehrs hindernd im Wege stehen, während die nachgewiesene bedeutende Einschränkung der über die Quais geleiteten Viehsendungen für die Altonaer Vieh-Quarantaineanstalt in Bahrenfeld auf die verschärften Quarantaine-Bestimmungen für die Einfuhr lebenden Viehs zurückzuführen ist.

Die Mittheilungen über das Fischereiwesen sind nicht erfreulicher Art: Die Fischerei in der Unterelbe ist 1898 wie im Vorjahre nicht besonders lohnend gewesen, sodass man im Allgemeinen sagen kann Fischerei und Fischhandel haben ein schweres Jahr hinter sich. Schlechte Fänge, lange Reisen, um lohnende Fangplätze zu erreichen, häufig vorkommende geringe Zufuhr und hohe Preise erschwerten das Emporblühen

des Gewerbes. Trotz der entgegretenden Schwierigkeiten hat die Mehrzahl der Fischdampfer schliesslich doch ein günstiges finanzielles Ergebniss erzielt, was von der Segelfischerei, deren Fahrzeuge wieder abgenommen haben, nicht behauptet werden kann.

Die Altonaer Navigationsschule ist 1898 von 107 Vorschülern, 89 Steuermann- und 54 Schifferschülern besucht. Prüfungen zum Steuermann bestanden 40, zum Schiffer für grosse Fahrt 47 und zum Schiffer für kleine Fahrt 18 Candidaten.

Aus einer Gegenüberstellung der Hafeneinnahmen Altonas in den Jahren 1885/86 bis 1898/99 ist eine Abnahme von ca. 14 000  $\mathcal{M}$ . gegen das 1891/92 sogar eine solche

um 62 000  $\mathcal{M}$ . ersichtlich. Die Gesamteinnahme im Berichtsjahre betrug 55 079 Mark. Entsprechend der Reduktion in der Einnahme gestaltete sich auch der Schifffahrtsverkehr im Altonaer Hafen. 1897 kamen an 1304 Schiffe mit 284 836 R.-T., 1898 nur 1191 mit 206 587 R.-T., darunter 1897 502 Dampfer zu 211 063 R.-T., im Berichtsjahre nur 425 zu 150 963 R.-T. Es gingen ab: 1897 = 779 Schiffe zu 148 565 R.-T. (davon 252 Dampfer zu 123 568 R.-T.), 1898 = 622 Schiffe zu 106 179 R.-T. (204 Dampfer zu 88 583 R.-T.)

Die Waareneinfuhr von See betrug 1898 = 184 714 T., die Ausfuhr 45 681 T. à 1000 Kg. Netto, gegen 287 843 resp. 58 946 T. im Vorjahre.

## Schiffbau.

### Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (April).

Gattung	Dimension	Tonnage	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes
a. deutsche Werften.					
FD.	—	—	Eine Berliner Rhederei	Kroll & Eulert, Memel	Heinrich
PD.	244×35'3"×17'6"	2000 T.	Flensburger Dampfer-Kompagnie	Neptun-Werft, Rostock	Hans
FD.	246×31×13'6"	1200 R.-T.	Dampf.-Ges. »Argo«, Bremen	Vulkan-Werft, Bremen	Sperber
FD.	114'6"×46'5"×31'2"	—	Hamburg-Amerika Linie	Flensburger Schiffbau-Ges.	Saxonia
PD.	—	—	Sartori & Berger, Kiel	Howaldtwerke, Kiel	Prinz Sigismund
S	65' Länge	45 R.-T.	Unbekannt	J. C. Peuss, Anklam	Marie
b. englische Werften.					
FD.	323×44'6"×23'	2400 gr.T.	Southdown, S. Comp., London	Richardson, Duck & Co., Stockton	Novington
Y.	190×30×15	1075 d.w.	Whiteway & Ball, Torquay	R. Craggs & Son, Middlesbrough	Dartmeet
FD.	120×19×12'3"	200 gr.T.	Forrester Britten, Henfield	Day, Sammers & Co., Southampton	Falaise
FD.	300' Länge	—	Elder, Dempster & Co., Liverpool	Furness, Withy & Co., Middleton	Sangara
"	338×44'6"×22'2"	—	Glover Brothers, London	J. L. Thompson & Sons, Sunderland	Milton
"	299×43×21'3"	—	F. de Abasdo, Bilbao	Craig, Taylor & Co., Thornaby	Archandra
"	270×40'6"×20'6"	3100 d.w.	Furness, Withy & Co., W.-Hartlepool	Grangemoath Dockyard-Comp.	Irene
2FD.	—	156 gr.T.	J. & G. Alward, Grimsby	Nord Shields Firma	Algoma, Andes
FD.	—	1150 gr.T.	T. Wilson, Sons & Co., Hull	Eine Hull Firma	Castro
FsD.	—	153 gr.T.	Ellis, Spena & Co., Grimsby	Eine Bell Firma	Atroy
FD.	—	3143 gr.T.	Eine Triest Firma	Eine Süd-Shields Firma	Arcadia
"	160×25×13	—	Eine Norwegische Rhederei	Harkess & Son, Middlesbrough	Stat
FsD.	467×52×39	14500 Depl.	Manchester-Line, Manchester	Palmer's Shipb. & Iron Comp., Jarrow	Manchester Port
FD.	341×47×27'4"	152 gr.T.	S. T. White & Co., Hull	Eine Hull Firma	Northwood Ho.
"	347×45×29'6"	5500 d.w.	Trechmann Bros., West-Hartlepool	Wm. Gray & Co., West-Hartlepool	Nuninia
"	336×47×27'10"	—	Lane & Mac Andrew, London	Armstrong, Whitworth & Co., Walker	Oriflamme
"	330×47×27'4"	5750 d.w.	Morel, Cardiff	Wm. Gray & Co., West-Hartlepool	Parana
"	85×18×10'5"	—	Webster & Barraclough, W.-Hartlepool	Ropner & Son, Stockton	Barton
"	330×44×23'9"	4900 d.w.	S. Etheridge, London	Wittoughby Bros., Plymouth	Conqueror
"	340×45'6"×27'3"	5900 d.w.	Oesterreicher Lloyd, Triest	Raylton, Dixon & Co., Middlesbrough	India
"	370×46×30	—	Walter Runciman & Co., Newcastle	William Doxford & Sons, Pallion	Tullochmoor
"	—	—	Deutsche D.-G. Hansa, Bremen	Wigham, Richardson & Co., Newcastle	Weissenfels
c. schottische Werften.					
FD.	394×50×30'6"	6550 d.w.	Lampart & Holt, Liverpool	Wm Henderson & Co., Patrick	Rembrandt
"	327×42×23	2900 gr.T.	Huddart, Parker & Co., Melbourne	Gourlay Brothers & Co., Dundee	Zealandia
"	kleine Küstendpfr.	—	Achaque, Algier	Muir & Houston, Glasgow	Angele, Achaque, Carmel, Charles, Achaque
FD.	345×49'9"×28'6"	6400 d.w.	J. & A. Roxburgh, Glasgow.	Russel & Co., Port Glasgow	Lincolnshire
"	90×20'6"×10	—	J. Monks & Co., Warrington	Scott & Sons, Bowling	Lucy
"	260×34×16'9"	—	City of Dublin, S. S. Co., Dublin	Blackwood & Gordon, Port Glasgow	Cork
"	459×52'3"×34'	6200 gr.T.	Edw. Bates & Sons, Liverpool	Barclay, Curle & Co., Glasgow	Ismore
PD.	412×47×32'3"	4700 gr.T.	G. Thompson & Co., Aberdeen	Hall, Russel & Co., Aberdeen	Salamis
FD.	243×36'1"×18'9"	—	Atkinson, Broth., Newcastle	Blyth Shipbuiding & Comp.	Warwick
DY.	102×18'6"×11'6"	—	Chadwick, Haulfre	Ailsa Shipb.-Comp., Troon	Ziska
FD.	—	300 gr.T.	Herdman, Carricklee, Strabene	John Fullerton & Co., Paisley	Burton-Post
FsD.	—	175 gr.T.	W. Widdowson, Hull	Glasgower Firma	Diana
FD.	326×40×26'5"	—	Clan-Line	Stephen & Sons, Linthouse	Clan MacIaren
FsD.	—	160 gr.T.	Great Northern S. F. Comp., Hull	Mackie & Thomson, Govan	Equator, Erne, Emulator
FD.	120×22×9	250 d.w.	John Kennedy & Sons, Glasgow	Irvine Shipb., Irvine	Irishman
"	402×49×31	7000 d.w.	Donaldson, Brothers	London & Glasgow Eng. & Shipb.-Co.	Lakonia
"	312×40'9"×26	2500 gr.T.	Singlehurst & Co., Liverpool	David Dunlop & Co., Greenock	Amazonense
FD.	375×30×28'6"	7000 d.w.	Vereinigte Dampf.-Ges., Kopenhagen	Connell & Co., Whiteinch	Alabama
PD.	215×25×10'	—	London & Brighton Railway-Comp.	Clydebank Eng. & Shipb.-Comp.	Duchess of Five
FD.	170×27×12	600 gr.T.	Eine brasilianische Rhederei	Pammure Shipyard, Dundee	Saldanha da Gama
d. irische Werften.					
FD.	450×53×34	6457 gr.T.	China Mutual S. Nav. Co., London	Workman, Clark & Co., Belfort	Ping Lucy

Anmerkung. PD. bedeutet Passagierdampfer; FD. Frachtdampfer; FsD. Fischdampfer; Kr. Kriegsschiff; S. Segler.

**Bauauftrag.** Die Woermann-Linie hat bei David J. Dunlop & Co. in Port Glasgow zwei Dampfer von je etwa 6000 Tons Tragfähigkeit in Auftrag gegeben, die in 10—12 Monaten zur Ablieferung gelangen werden. Die Abmessungen sind  $354 \times 44 \times 29^6$  ft. Diese Schiffe werden unter Aufsicht des Germanischen Lloyd erbaut, für die Tropenfahrt bestimmt sein und Einrichtungen für etwa 100 Passagiere erhalten. Die Geschwindigkeit wird etwa 11 Knoten betragen.

**Stapellauf.** Der am 10. Mai von Blohm & Voss für die Hamburg-Amerika-Linie vom Stapel gelassene »Belgravia« ist ein Schwesterschiff der vielgenannten »Bulgaria«. Einrichtungen und Dimensionen beider Schiffe stimmen überein, nur führt das neueste Erzeugniß Hamburgischer Schiffbaukunst zwei Boote mehr als »Bulgaria«. Die Abmessungen sind  $500 \times 62 \times 36$ , Tragfähigkeit 12 250 t.

**Stapellauf.** Von der französischen Werft »Forges et Chantiers de la Méditerranée« in Havre, ist für Rechnung der »Voilliers Havrais Comp.« das Viermast-Raaschiff »Ville de Mulhouse« vom Stapel gelaufen. Die Dimensionen sind 325 Länge und 46 Breite, 3500 t. Tragfähigkeit. Die Herstellungskosten betrugen 740 000 fr., die Prämien für den Erbauer 65 fr. per Br.-R.-T. Ein Schwesterschiff, welches den Namen »Ville du Havre« führen wird, soll in sechs Wochen vom Stapel laufen.

## Vermischtes.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—30. April 1899 und 1898 folgende Seeschäden gemeldet worden: Totalverluste erlitten 14 Dampfer, 59 Segler 1898 und 26 Dampfer, 60 Segler 1899, Beschädigungen: 281 Dampfer, 203 Segler in 1898 und 332 Dampfer und 192 Segler 1899. Nach Flaggen geordnet gingen im März 1899 folgende Schiffe verloren: Amerikanische 4 Dampfer, 9 Segler; britische 9 Dampfer, 15 Segler; deutsche 3 Dampfer, 7 Segler; französische 3 Dampfer, 6 Segler; griechische 1 Segler; italienische und niederländische je 3 Segler; norwegische 1 Dampfer, 11 Segler; österreichische 1 Dampfer, 1 Segler; portugiesische 1 Dampfer, schwedische 1 Dampfer, 2 Segler; spanische 2 Dampfer und unbekannt 1 Dampfer, 2 Segler.

**Ueber Deutschlands Antheil am Suezkanal-Verkehr** schreibt »Fairplay«: Der Schiffsverkehr durch den Suezkanal zeigt den Vorjahren gegenüber eine weitere Zunahme. Während 1896 3409 und 1897 2989 Schiffe passirten, wurde der Wasserweg im Jahre 1898 von 3503 Schiffen von 9,238,603 Netto-Reg.-Tons benutzt, gegen 7,899,373 R.-T. im Jahre vorher und 8,560,283 N.-R.-T. 1896. Auf die englische Flagge entfällt natürlich der Hauptantheil. Im weiten Abstände, aber seit Jahren an zweiter Stelle folgt Deutschlands Schiffsverkehr, von Frankreich, Holland, Japan, Russland, Spanien, Italien, etc. gefolgt. Die Zahl der unter englischer Flagge passirten Schiffe ist im Jahre 1898 grösser gewesen als in den beiden

Vorjahren. Trotzdem lässt sich für die englische Flagge deutlich die absteigende Linie erkennen, während Deutschlands Antheil am Canalverkehr langsam aber ununterbrochen wächst. Fasst man die Zahl der englischen und deutschen Schiffe ins Auge, die den Canal benutzen, so ergibt sich seit Anfang dieses Jahrzehnts folgender Verkehr:

englische Schiffe	deutsche Schiffe
1890 2522 = 74,4 %	275 = 8,1 %
1892 2581 = 72,5 %	292 = 8,2 %
1895 2318 = 67,5 %	315 = 9,1 %
1898 2295 = 65,5 %	386 = 10,2 %

Unter engl. Flagge passirten im Jahre 1898 also 227 Schiffe = 8,9%, nach der Gesamtzahl weniger als 1890, während unter deutscher Flagge 81 Schiffe gleich 2,1% per Gesamtzahl mehr passirten als vor acht Jahren. Sieht man den Raumgehalt der Schiffe als maassgebend an, so tritt der Fortschritt der deutschen Flagge noch deutlicher hervor. Der Nettoraumgehalt betrug für die

englischen Schiffe	
1895 . . . . 6,059,402 Reg.-To. = 71,7 %	
1898 . . . . 6,297,743 „ = 67,0 %	
deutschen Schiffe	
1895 . . . . 696,302 Reg.-To. = 8,2 %	
1898 . . . . 969,597 „ = 10,5 %	

Eine absolute Zunahme zeigte sich bei beiden. Bei England beträgt sie 138,341 Reg.-To., aber bei Deutschland ist sie doppelt so gross, nämlich 273,295 Reg.-To. Im Verhältniss zum Gesamttraumgehalt ergibt sich bei England eine Abnahme von 4,7 %, bei Deutschland eine Zunahme von 2,3 %. Es ist nicht nöthig, diesen Ziffern weitere Erklärungen hinzuzufügen. Nur darauf muss hingewiesen werden, dass die grössten Schiffe, die den Suezkanal, die Hauptverkehrsstrasse nach dem Osten, benutzen, die deutsche Flagge führen, und dass die Postdampfschiffsverbindungen nach Ostasien noch im Laufe dieses Jahres verdoppelt werden. Die Bedeutung der deutschen Flagge auf dem Weltmeer tritt in dem Antheil, den sie am Suezkanalverkehr hat, deutlich hervor.

**Neues Trockendock in Liverpool.** Das neue »Canada Graving Dock« in Liverpool ist jüngst eröffnet. Dasselbe misst 925' in der Länge und 29' in der Breite. Der cubische Inhalt beträgt 3.226.648 Kubikfuss. Eine 51" Centrifugalpumpe ist im Stande 1000 t per Minute auszupumpen, die Maschinen haben 2200 ind. Pferdekkräfte.

## Kleine Mittheilungen.

Der Herzog der Abruzzen hat seine Nordpolfahrt angetreten. Mitte Juni verlässt sein Schiff »Polarstern« Norwegen und geht zuerst nach Archangel, um dort hundertzwanzig Schlittenhunde aufzunehmen, dann nach Franz Josephsland, wo überwintert wird. Der »Polarstern« hat 1500 Kisten mit Lebensmitteln, Garderobe, Instrumenten usw. an Bord. Die Expedition, deren Ausrüstung drei Millionen kostete, soll anderthalb Jahre dauern. Das Personal setzt sich zusammen, aus einem Hauptmann, einem Schiffsleutnant, vier Führern aus dem Aostathal, zwei italienischen und zehn norwegischen Matrosen und zahlreichen Eskimos, die als Führer der Schlitten dienen.



Unter dem Protektorat der Königin Wilhelmina von Holland hat sich ein Comité, dessen Ehrenpräsident der Marineminister des Landes ist, im Haag gebildet, zum Zweck eine **»Historische Holländische Marineausstellung«** in's Leben zu rufen. Damit das in Aussicht gestellte Ziel erreicht werde, soll die Bedeutung, die Holland im Navigations-, Entdeckungs-, Verkehrs- und Fischereiwesen bis zum Jahre 1795 innehatte, durch Erinnerungen bis zu jener Periode der lebenden Generation vor Augen geführt werden. Personen, in deren Besitz sich Gegenstände irgend welcher Art aus jener Glanzperiode befinden, werden ersucht die Ausstellung damit zu bereichern. Das Comité deckt alle, durch die Uebersendung in Frage kommenden Ausgaben und haftet für Beschädigungen oder Totalverluste derselben; eine anderweitige Vergütung findet nicht statt.

Die französische **»Générale Transatlantique«**, als Eigentümer der durch den Zusammenstoss mit dem britischen Segler **»Cromartyshire«** gesunkenen **»Bourgogne«**, ist nunmehr mit ihrer Klage um Schadenersatz auch vom **»Supreme Court of Indicture«** mit allen Kosten abgewiesen worden.

## Jahresbericht über den amerikanischen Frachtenmarkt im Jahre 1898

von den Herren Funch, Edye & Co., New-York, mitgeteilt durch den Hamburger Associé, Herrn Wm. Volckens.

Das Frachten-Geschäft von den Vereinigten Staaten ist mit nur sehr geringen und vorübergehenden Unterbrechungen während des ganzen Jahres lebhaft gewesen und die Frachtraten haben sich überall auf einer Höhe gehalten, welche die Rheder aussergewöhnlich gute Resultate erzielen liess.

Der Export von Getreide hat einen sehr grossen Umfang erreicht, da die Konkurrenz für unsere Cerealien seitens anderer exportirender Länder nicht drückend war und eine sehr lebhaft Nachfrage in Italien und Frankreich vorherrschte, welche sogar zu einer zeitweiligen Aufhebung des Einfuhrzolls in letzterem Lande führte. Die Frachtraten zogen allmählich an, bis gegen Ende März ein Chicagoer Speculant, welcher die Kontrolle über die im Westen aufgestapelten Getreidevorräthe an sich gerissen hatte und durch steigende Preise die Konkurrenz todt machte, im weiten Masse den Frachtenmarkt kontrolliren konnte, was er natürlich dazu benutzte, die Raten zu drücken, soweit die lebhaft Nachfrage in Europa dies zulies. Der Ausbruch von Feindseligkeiten zwischen den Vereinigten Staaten und Spanien, sowie die Ungewissheit, ob hierin nicht auch andere europäische Mächte verwickelt werden würden, erzeugten jedoch eine grosse plötzliche Nachfrage gegen Ende April und eine daraus folgende Steigerung der Frachten, welche in 5/— nach Cork f. o. sowie 11/4½ bis 11/6 nach ausgesuchten Häfen für grosse Schiffe resultirten, welche letztere sich jedoch nicht den Extravorteil einer Theilladung leichtes Getreides wie früher im Jahre sichern konnten. Gegen Ende Mai begann jedoch der oben erwähnte Speculant sich der Aufnahme von Räumten zu enthalten und fielen die Raten allmählich auf 3/4½ nach Cork f. o. Die Zahlungseinstellung desselben erfolgte gegen Ende Juni und war das Geschäft von da ab ausserordentlich still und die Raten niedrig bis spät in den September hinein, zu welcher Zeit das Geschäft wieder grössere Dimensionen annahm und die Raten auf 4/6 nach Cork f. o. und 4/— nach directen Häfen für grosse Boote stiegen. Im December trat eine fallende Tendenz für Frachten ein, welche

auf das neue Jahr überging und waren die Raten im Januar sowohl für mittlere als auch grosse Boote ca. 10¼, d. niedriger. Während der erregten Zeiten im Mai und im Herbst wurden mehrere grosse Segler zu ca. 9 d. per qur. unter den jeweiligen Dampfraten geschlossen. Gerade wie in früheren Jahren war New-York der Hauptverschiffungsplatz und so lange, wie die Canäle offen waren, behaupteten die südlicheren Häfen, Virginia eingeschlossen, ihren Vorthail der billigeren Eisenbahn-Verbindung während des Schlusses der Kanal-Schiffahrt. Die Engagements vom Süden waren dieses Jahr weniger bedeutend als 1897.

Die Baumwoll-Verschiffungen der 1897/98er Ernte hielten sich bis in den Frühling zu den ungefahren Raten, welche während der vorhergehenden Herbst- und Winter-Monate bezahlt worden waren. Die Frachtraten für die 1898/99er Ernte waren gleich zu Anfang höher als während der vorhergehenden Saison und stiegen im November auf 55/— vom Golf und 45/— von den Atlantischen Häfen, welche Raten sich durchweg während des Decembers behaupteten. Die Nachfrage nach Räumten flaute gegen Schluss des Jahres schnell ab, theils weil die geforderte Qualität erschöpft war, theils wegen localer Speculation auf eine Preissteigerung, welcher man jedoch in Europa nicht zu folgen willens schien, und so scheinen trotz der zugegebenermassen quantitativ enormen Ernte, die Baumwollverschiffungen zum Schluss des Jahres zu einem ungewöhnlich frühen Ende gekommen zu sein. Mehrere Baumwoll-Ladungen wurden Anfangs Frühlings des Jahres vom Golf nach Japan verladen und während zweifelsohne nicht unbedeutende Quantitäten in der jetzigen Saison mit den Pacific Dampfschiffslinien verladen wurden, so macht doch die gegenwärtige Nachfrage es zweifelhaft, ob mehr als zwei, oder höchstens drei Ladungen während des kommenden Frühlings vom Golf expedirt werden.

In der Verladung von Petroleum nach dem fernen Osten ist die Standard Oil Co. ihrer im vorigen Jahre angewandten Taktik gefolgt, nämlich zwecks Vermeidung der höheren Dampfrate, fast ausschliesslich durch Segelschiffe zu verladen. Die wenigen für Dampfer gemachten Charters waren jedoch gleichfalls zu einer Rate geschlossen, welche für die Dampfer verhältnissmässig niedriger war, als wenn dieselben für eine andere Fracht geschlossen worden wären.

Wie bisher wurde die Ausfuhr nach Europa hauptsächlich durch die Tankdampfer der Standard Oil Co. bewirkt und wird die Reihe der Häfen, wohin noch barrel oil mit Segelschiffen verladen wird, beständig kleiner.

Timber- und deal-Frachten wurden durch die grosse Nachfrage nach Dampfern für den Transport unseres Getreides günstig beeinflusst, und stiegen die Raten für deals von den britischen Provinzen auf 55/— per Standard, welche Rate seit mehreren Saisons nicht bezahlt worden ist. Die fallenden Getreidefrachten im Hochsommer führten auch eine ähnliche Reduction in den deals-Frachten herbei, welche letztere für den Rest der Saison durchschnittlich 10/— per Standard niedriger waren.

Gerade vor der Eröffnung der Feindseligkeiten zwischen Amerika und Spanien erlebten wir ein äusserst lebhaftes Chartergeschäft in Zucker von Cuba und Portorico, wurden hierbei sämtliche noch auf Lager befindlichen Vorräthe nach Amerika verladen. Da die Verladungen von Rübenzucker unter den Bestimmungen der neuen Tarifakte bezüglich des aus Ausfuhrprämien zahlenden Ländern versandten Zuckers sehr behindert waren, so kam ein ungewöhnlich grosses Quantum Zucker aus Java, Mauritius und anderen östlichen Zuckerplätzen und zogen die Frachten hierfür bedeutend an, wodurch einer grossen Zahl von Dampfern und Seglern nutzbringende Beschäftigung geboten wurde. Gegen Schluss des Jahres wurden die Verladungen von Rübenzucker jedoch wieder aufgenommen und grösstentheils durch die regelmässigen Linien ausgeführt.

Wenn auch während des kommenden Frühjahrs wahrscheinlich nur ein sehr beschränktes Quantum Zucker von Cuba eingeführt werden wird, so deuten doch alle Anzeichen auf eine Wiederaufnahme der Zuckerindustrie dort im grossen Maassstabe während des kommenden Jahres hin und zwar mit einer wahrscheinlichen Einschränkung des Imports vom Osten als Folge.

Die Vieh-Verschiffungen wurden wie im vorhergehenden Jahre ausschliesslich durch die regelmässigen Linien ausgeführt und wurden wegen der grossen Sterblichkeit während des vergangenen Winters und der folgerichtigen Preissteigerung nur in geringer Zahl und zu einer Rate verladen, welche sich unter dem Durchschnitt stellt.

Eine sehr beträchtliche Einnahmequelle erschloss sich den Dampfern durch die Zeitcharters, für welche anlässlich der durch den Krieg geschaffenen Umstände, ungewöhnlich hohe Raten bezahlt wurden. Eine Anzahl der unter der Vereinigten Staaten-Flagge nach West-Indien fahrenden Böte, wurde theils durch Ankauf, theils durch Charter für Transportzwecke aufgenommen und die so unterbrochenen Linien wurden durch in Zeitcharter aufgenommene fremde Dampfer fortgeführt. In Bezug auf die Raten mag hier bemerkt werden, dass die Befrachter durch die mit der Regierung getroffenen Vereinbarungen in Stand gesetzt wurden, für passende Böte sehr hohe Raten zu zahlen. Die Hoffnung einer Anzahl fremder Räder ihre Dampfer zu aussergewöhnlichen Preisen an unsere Regierung zu verkaufen, ging nicht in Erfüllung. Nur 18 fremde Dampfer wurden so erworben, um als Truppen-Transport-Schiffe, Kohlendampfer oder für den Transport von Proviant in Kühlräumen zu dienen und waren die gezahlten Preise, wenn auch reichlich, so doch nicht übermässig. Wegen der Beschränkung der Küstenschiffahrt auf die amerikanische Flagge, konnten fremde Räumten aus der zeitweiligen Unterbrechung und Aufhebung derselben während des Anfangs des Krieges keinen Nutzen ziehen.

Der Handel mit China und Japan blieb während des ganzen Jahres lebhaft und die Zahl der dorthin beladenen Dampfer hat sich nicht unbeträchtlich vergrössert, da mehrere neue Linien von der Westküste aus gegründet wurden. Die Verladungen von Locomotiven, Brücken- und Eisenbahn-Material fanden nach wie vor in grossem Maassstabe statt und wurde ein grosser Kontrakt für Schienen nach Wladiwostok von Baltimore geschlossen. Da die in Japan beschlossenen erhöhten Zollsätze am 1. Januar 1899 in Kraft treten sollten, so waren die Verschiffungen dorthin während des frühen Herbstes aussergewöhnlich lebhaft. Demgemäss wird eine entsprechende Abnahme in der Einfuhr während des kommenden Jahres zu erwarten sein. China wird jetzt als ein wahrscheinlich sehr bedeutender Käufer für alle mit dem Eisenbahnbau verbundenen Artikel betrachtet.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 17. Mai. Das Andenken des verstorbenen Mitgliedes, Herrn Kapt. Witt, wird in üblicher Weise gebohrt. Herr May, welcher bereits in voriger Sitzung dem Verein eine Erfindung vorgeführt, erklärt eine von ihm erdachte Verstärkung der Ruderketten. Die Vorrichtung hat gegenüber der gegenwärtig im Gebrauch befindlichen den Vorzug, dass anstatt der festen Scheiben, an Stellen, wo durch den Ruderblock die Kette einen Winkel macht, elastische Scheiben in Wirksamkeit treten. Dieselben sollen wenn bei schwerem

Wetter die Ruderketten stösst, die Wirkung des Stosses bedeutend abschwächen und somit der Kette eine grössere Widerstandsfähigkeit gewähren. Die Neuerung ist so konstruirt, dass sie nach Bedarf ausser — und in Funktion gesetzt werden kann. Die Anwesenden begrüssen die von Kapt. May gegebene Idee sehr sympathisch, ein Gutachten des Vereins könne jedoch erst erfolgen, wenn mit der Verbesserung praktische Versuche gemacht sind. — Des Weiteren gelangt ein Maschinen-Kontrollirapparat von Elley & Hespe konstruirt und von Letzteren erklärt, zur Vorführung. Durch die Neuerung wird beabsichtigt, dem Wachhabenden auf der Kommandobrücke eine Kontrolle des Maschinengangs vermittels verschieden klingender Signalglocken möglich zu machen. Die Mitglieder bringen auch dieser Erfindung grosse Sympathie entgegen, weil der Apparat gerade bei einer Collision ganz erhebliche Vortheile zu gewähren vermag. Der von verschiedenen Seiten ausgesprochene Wunsch, den Apparat mit einem kleinen Registrirwerk zu versehen, welches die Anzahl der Umdrehungen und die Thätigkeit der Maschine widerspiegelt, wird Herr Hespe berücksichtigen und in der nächsten Sitzung, am 7. Juni, den in dieser Weise veränderten Apparat abetmals zur Vorführung bringen. Ebenfalls erklärt auch Herr May, zum 7. Juni ein Modell seiner Verbesserung fertig stellen zu lassen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 17. Mai 1899.

Aus- und Heimfrachten sind unverändert, nachstehend folgen einige der letzten Abschlüsse:

- Lota\*, Cardiff-Tocopilla, 11/3, Kohlen,
- Kilmallie\*, Salpeterplatz/U. K. Cont. 28/6 minus 1/3 direct.
- Crown of Scotland\*, Swansea/San Francisco, 15/6, Kohlen.

## Büchersaal.

**Leuchtfener und Schallsignale der Erde** nach den neuesten Quellen bearbeitet. Herausgegeben von W. Ludolph. 28. Jahrg., 9. wesentlich vermehrte und verbesserte Auflage. Bremerhaven, Verlag von L. v. Vangerow. Zu haben bei Eckardt & Messtorff, Seekartenhandlung, Steinhöft 1. Hamburg. Riga, Buchhandlung von E. Bruhns. Kiel, Universitätsbuchhandlung (Paul Toebe). Stettin, Franz Wittenhagen's Buchhandlung (Arthur Schuster), Breitestr. 7. und **Leuchtfener und Schallsignale** in Ostsee, Nordsee und Kanal, Separat-Abdruck aus obigem Werke.

Eine übersichtliche Anordnung des gewaltig angewachsenen Stoffes in gedrängter, übersichtlicher und hinreichend deutlicher Form haben den beiden Werken in den weitesten Kreisen der Seefahrer eine grosse Zahl Freunde und auch Mitarbeiter errungen. Wir haben den neuen Werken Stichproben entnommen und waren damit vollkommen zufrieden gestellt; was aber namentlich vollen Beifall verdient, das ist die durchgreifende Neuordnung der Feuer etc. in den Ostasiatischen Gewässern, welche für unsere Schifffahrt von Jahr zu Jahr erhöhte Bedeutung gewinnen. Das alphabetische Register des Gesamtwerks enthält 5600 Namen. Druck, Papier und äussere Ausstattung sind gut, die Preise angemessen. L.

## Sprechsaal.

(Eingesandt.)

Herr Professor Arthur Vital-Triest hat auf Seite 209-der »Hansa« unter dem Titel »Ueber Schiffsführung ohne Chronometer«, Anhang, eine Vertheidigung der correspondierenden Höhen gegeben, in dem er als Beispiel vom 2. Jan. 1899,  $\varphi = 10^{\circ} 4' N.$ ,  $D = 22^{\circ} 56' 8'' S.$ , Mittel der Zeiten  $= 15^h 53^m 57^s$ , halbe Zwischenzeit  $= t = 4^h 34,3^m$  und  $\delta D = + 64.9$  vorführt und nach Gleichung

$$\left(\frac{\delta S}{2}\right)^2 = \cotg. \nu \sec D \frac{\delta D}{2}$$

die Mittagsverbesserung  $= -1.59$  berechnet, nachdem der parallactische Winkel  $\nu = 71^{\circ} 3'$  durch geeignete Umstellung der Argumente den Weyer'schen Tafeln entnommen ist.

Im Interesse dieser guten Sache möge mir erlaubt sein, für die Berechnung der betreffenden Mittagsverbesserung die

$$\text{Gleichung } \frac{\delta t}{2} = (\tan D \cotg. t - \tan \varphi \operatorname{cosec} t) \frac{\delta D}{2}$$

vorzuschlagen, weil der Inhalt der Klammergrösse direct ohne Umstände der Tafel II. meines Buches »Neue Standlinien« zu entnehmen ist, indem man einfach die Argumente Breite und Declination umwechselt.

Wenn man dann die Vorzeichen von  $\tan D$ ,  $\cotg. t$  und  $\frac{\delta D}{2}$  im Auge behält, kann das Vorzeichen des  $\frac{\delta t}{2}$  nicht zweifelhaft sein.

Das obige Beispiel wäre demnach erledigt durch folgende oberflächliche Rechnung:

Tafel II.  $x = -17$   
 $y = -19$  ( $\varphi$  und  $D$  gewechselt)

$$\frac{(-0,36) \times (+ 65'')}{15} = -1,56 = \frac{\delta t}{2}$$

Mittags-Verb. in Zeit. Nur ist  $x$  bei vorliegender Anwendung der Tafel II. dem Zeichenwechsel unterworfen, wofür leicht feste Regeln zu geben sind, während  $y$  stets negativ ist. Man sieht, es wäre durchaus verfehlt, wenn man die Sache wegen vorgeblicher Mühehaltung abschaffen wollte. Folgende Bemerkung möge mir hier noch gestattet sein: Hätte Herr Prof. Artur Vital meine Gleichung

$$\cos Z = \sin h + p (\sin h - \sin h')$$

nebst den Tafeln meines Buches zur Lösung des Zahlenbeispiels auf Seite 197 benutzt, dann hätte er auch dort mit etwa einem Drittel seiner Müheanwendung nicht bloss ein gleich correctes Resultat nach Rechnung und oder nach Construction ohne Chronometer erhalten können, sondern auch noch die Zeiten nebst Azimuth beider Höhen.

Dabei behandelt das vorliegende Beispiel bloss einen besonderen Fall, wofür die Rechnungsweise des Herrn Professor Vital noch ausreicht, ausgewählt aus zahllosen Fällen, wo dieselbe nichts mehr leisten kann, während die Mittel meines Buches alle möglichen Fälle auch ohne Chronometer (im Nothfalle auch ohne Jahrbuch) nach Rechnung und oder nach Construction mit Kürze und Sicherheit lösen.

H. Heyenga.

## Druckfehler Heft 16.

Artikel »Ueber Schiffsführung ohne Chronometer«.

Seite 184, linke Spalte, Zeile 6 von oben: gereinigte statt vereinigte, rechte Spalte, Z. 10 v. o. wichtigen statt richtigen, rechte Spalte, Z. 27 v. o. Lalande statt Galande und Borda statt Bonda r. Sp. Z. 19 v. u. wichtig statt richtig, r. Sp. Z. 7 v. u.

$$H = \frac{h + h_1}{2} + \left(\frac{t^2 + t_1^2}{2}\right) 2 \text{ statt}$$

$$H = \frac{h + h_1}{2} + a \left(\frac{t^2 + t_1^2}{2}\right)$$

S. 185, links, Z. 5 v. o.

$h_1 - h = 2a T (t + t_1)$  statt  $h_1 - h + 2a T (t + t_1^2)$   
 l., Z. 6 v. o.

$$\frac{t + t_1}{2} = \frac{h_1 - h}{4a T} \text{ statt } \frac{t + t_1}{2} + \frac{h_1 - h}{4a T}$$

l., Z. 19 v. o. das statt dies, r., Z. 25 v. u. abgeleitet statt eingeleitet, r., Z. 10 v. u. entnimmt statt unternimmt.

## Druckfehler in Heft 17.

Seite 196, links, l., Z. 38 v. o. lies:

$$\frac{d x}{d y} = 0 \text{ statt } \frac{d x}{d y} = \infty; \text{ und weiter}$$

$$a \sin x = -b \cos y, \text{ d. h. } \tan y = -\frac{b}{a}, \text{ statt}$$

$$a \sin x = -b \cos y \sin d, \text{ h. } \tan y = -$$

r., Z. 17 v. o. lies:

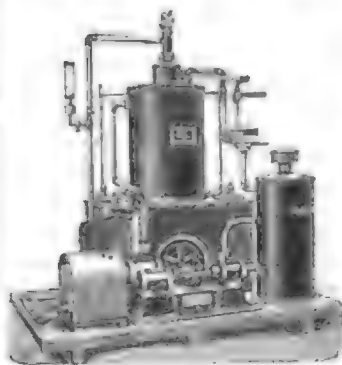
Positionskreis statt Positiv-kreis, S. 197, r., Z. 30 v. u., lies  
 Mondstrecken statt -differenzen.

## Heft 18.

S. 208 r. Z. 22 v. u. lies »nennen sie einfach« statt nennen  
 sie kaum, Z. 21 v. u. »Guilhaumon« statt Guilbeumon, Z. 20  
 v. u.: De Magnac statt »Manyac«.

## Jedem Haus sein eigen Gas

liefert die in allen Kulturstaaten patentierte

**Amberger****Gaserzeugungsmaschine**

für Beleuchtungs-, Heiz-, Koch- u. technische Zwecke. Prachtvolles, mildes und billiges Gasglühlicht. (Kein Acetylen.)

**= Viele Apparate in Betrieb. =**  
 Staatsmedaille der II. Kraft- und Arbeitsmaschinen-Ausstellung: München 1898. Goldene Medaille: Crefeld, Hannover, Stettin 1898, Berlin 1899.

**Gasmaschinenfabrik**  
 Actiengesellschaft.  
**Amberg (Bayern).**

Für Freunde der Poesie empfohlen:

**Dr. Max. Leudesdorf,**

Clementine,

Gedichte und Lieder.

Preis: gebd. 3 Mark, broschirt 2 Mark.

Durch alle besseren Buchhandlungen zu beziehen.

**G. A. Rudolph's****Verlags-Buchhandlung.**  
Hamburg.



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Simonen's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinböf 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionenangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern 1 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Preistrife oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Simonen. Entree ertheilt auch Auskunft über Belagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1884 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 21.

Hamburg, den 27. Mai.

XXXVI. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Gesetzgebung und Rechtsprechung in England. (Schluss.) — Brauchen wir eine Nautische Hochschule? — Der nordatlantische Reiseverkehr während der letzten dreissig Jahre. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Sprechsaal.

### Auf dem Ausguck.

**Berufs- oder Wahl-Consul?** Die Beantwortung dieser Frage beschäftigt seit längerer Zeit unsere Tagespresse. Der eine Theil verspricht sich von im Auslande ansässigen einflussreichen Kaufleuten als deutsche Consuln den grössten Nutzen, ein anderer — und zu diesem möchten wir uns auch rechnen, bevorzugt den juristisch gebildeten Berufsconsul. Nicht nur im Sinne unserer auswärtigen Politik und dem im Auslande arbeitenden Capital, welches unseres Ernachtens objektiver und wirksamer durch einen aus dem diplomatischen Dienste hervorgegangenen Beamten, sofern er nicht eine einseitig juristische Bildung genossen hat, geschützt und gefördert wird, sondern auch vom Standpunkt des deutschen Seemanns. Seine Interessen, wenn er sich gezwungen glaubt, zum Schutz seines vermeintlich beeinträchtigten Rechtes die Hilfe des Kaiserlichen Vertreters anzurufen, werden fraglos sachgemässer und vorurtheilsfreier geprüft werden, als wenn ein mit dem Ladungsinteressenten geschäftlich associirter Mann das Amt eines Richters versieht. Umgekehrt wird dem Schiffer, sofern er seine ihm durch die Seemannsordnung der Mannschaft gegenüber scharf begrenzten Rechte nicht missbraucht, von einem Berufsconsul grössere Achtung entgegengebracht werden, als von einem Reichsvertreter, der durch seine wirtschaftliche Stellung beispielsweise in engstem Connex mit dem Konkurrenten seines Verladens oder Verschiffers steht. Aus den

angeführten Gründen glauben wir vom Standpunkt der deutschen Seeleute aller Chargen dem Berufsconsul das Wort sprechen zu müssen und hioran schliessend, die Hoffnung auszudrücken, dass auch in einzelnen namhaften Häfen, wo heute noch eine Reichsvertretung fehlt, der Mangel bald beseitigt werde.

Wie nützlich der auf den Navigationsschulen ertheilte **Unterricht in der Krankenpflege** werden kann, haben mehrere auf dem Bremer Schiff »Theodor« passirte Unfälle gezeigt. Das Seeamt zu Bremerhaven hatte Gelegenheit, sich damit im vorigen Monat zu beschäftigen. Sind seit der Publication des Seeamtsspruches auch schon einige Wochen vergangen, so dürfte ein Hinweis auf die Lehren, welche man aus der ganzen Begebenheit zu ziehen vermag, nicht zu spät kommen. Während sehr stürmischen Wetters schlug eine furchtbare Sturmssee über das Schiff und brachte fünf Personen der Besatzung schwere Verletzungen bei. Der Matrose Rathjen wurde todt unter den Trümmern hervorgezogen, der Kapitän Hamer war am ganzen Körper stark geschunden und hatte innere Verletzungen davongetragen, der zweite Steuermann den rechten Oberschenkel gebrochen und eine Wunde über dem linken Auge, der Matrose Gerwin ausser einer Wunde am Kopfe, den Oberschenkel und Knöchel des rechten Beines gebrochen, der Segelmacher Bellmer fühlte in der Brust und in den Knien heftige Schmerzen. Trotzdem der Kapitän selbst schwer

verletzt war, ordnete er eine zweckdienliche Verbindung der Verletzten an und hatte die schöne und stolze Genugthuung, nach der Ankunft in London — die etwa vierzehn Tage nach dem Unfall erfolgte — die Verletzten im dortigen Krankenhause genesen zu sehen. Der Reichskommissar hat in seinen Ausführungen auch nicht verabsäumt, dieses Bravourstück des Kapitäns entsprechend zu würdigen. Vorstehendes möchten wir allen Denjenigen, welche gegen die obligatorische Einführung des Unterrichts in der Krankenpflege polemisieren, zur Lektüre empfehlen. Vier Menschen, hätten sie eine weniger sachgemässe Behandlung genossen, müssten heute vielleicht als Krüppel vegetieren oder wären längst gestorben, während sie dank der Sachkenntnis des Kapitäns, die dieser auf einer deutschen Navigationschule erworben hat, weiter ihrem Beruf nachzugehen vermögen.

Heft V, Annalen der Hydrographie, bringt von Herrn J. Herrmann einen Artikel „Ort und Ursache der Strandungen deutscher Seeschiffe“. Einzelne vom Verfasser auf Grund reichhaltig gesammelten Materials gefolgerte Thatsachen liefern im Sinne deutscher Navigatoren ein so absolut günstiges Resultat, dass auszugswise deren Wiedergabe hier erfolgen mag. Die unseres Erachtens gründlich durchgeführte Absicht des Vorfassers war, wie schon der Titel des Aufsatzes sagte, Ort und Ursache der Strandungen festzustellen. Sehen wir vom »Orte« ab, weil es im Rahmen einer kurzen Besprechung zu weit führen würde und beschäftigen uns mit der Ursache der Strandungen. Zuvor noch die Wiedergabe einer Tabelle, aus der ersichtlich ist, dass die Anzahl der seeamtlich untersuchten Schiffsverluste seit 1886 um ca. 40% abgenommen hat, während die deutschen Seeschiffe seit jener Periode von 2543538 auf 3457759 laut Ausweis des Kaiserlich Statistischen Amtes gewachsen sind.

Jahr	Anzahl der seeamtlich untersuchten Schiffsverluste	Zahl der Strandungen
1886	107	50
1887	131	67
1888	130	64
1889	90	48
1890	74	34
1891	91	49
1892	96	40
1893	90	37
1894	105	42
1895	136	54
1896	65	31
1897	67	32

Als Strandungsursachen führt Herr Herrmann folgende an: 1) Witterungs- und Ortseinflüsse, 2) Irrthum in der Navigation, 3) mangelhafte Seekarten, 4) Einfluss der Ladung oder Ausrüstung, 5) Verschulden der Schiffsführung oder des Lootsen und 6) Unbestimmt; er äussert sich hierzu folgendermassen:

Die durch die Witterungs- und Ortseinflüsse herbeigeführten Unfälle sind unter den Segelschiffen bei Weitem die zahl-

reichsten, während bei den Strandungen der Dampfer Verschulden der Schiffsführung überwiegend ist. Auch mit der Zahl der aus demselben Grunde gestrandeten Segler verglichen, ist diese Zahl verhältnissmässig hoch, wenn man bedenkt, dass der Gesamtzahl von 283 gestrandeten Segelschiffen nur 61 Dampfer gegenüber stehen. Die Dampferfahrt mit den schnellen Reisen und, besonders wenn viele Häfen angelaufen werden, mit dem Bestreben, Zeit zu sparen oder dieselbe aufs Beste auszunutzen und ferner das Bewusstsein der grossen Manövrierfähigkeit der Dampfer macht den Dampferkapitän oder Offizier zuweilen sorglos, während auf Segelschiffen wenigstens Zeit genug vorhanden ist, um die Navigirung mit der gewohnten Segelschiffsgründlichkeit zu handhaben. Die Strandungen, die sich aus mangelhafter Ausrüstung, aus der Art der Ladung oder durch schlechtes Stauen derselben ergeben, sind zweifellos sehr selten. Durch direkte Seeuntüchtigkeit des Schiffes ist keine einzige Strandung herbeigeführt worden. Nachlässige Navigirung als Strandungsursache ist ebenfalls verhältnissmässig selten, wenngleich sich einzelne Fälle grosser Sorglosigkeit, als Unterlassen des Lothens und Beibehalten einer grossen Fahrgeschwindigkeit bei unsichtigem Wetter u. s. w. konstatiren lassen, so dass das Seeamt in mehreren Fällen auf Patententziehung erkennen musste. In Bezug auf die Sicherheit der Passagierbeförderung ist es gewiss erfreulich zu konstatiren, dass in den ganzen 12 Jahren von den in der Passagierfahrt beschäftigten grösseren Dampfern nur zwei verloren gingen, bei denen sich ein Verschulden der Schiffsführung feststellen liess. Menschenleben gingen in beiden Fällen nicht verloren.

Die letzten beiden Sätze und noch mehr der folgende Absatz wären werth, in solchen binneländischen Zeitungen abgedruckt zu werden, deren Leserschaft sich unter einem deutschen Schiffer und Steuermann eine Person denken, dessen Lieblingsbeschäftigung ist: »Schiffsrogg« recht stark und nicht wenig zu trinken. Es heisst im Artikel mit Bezug auf das Gesagte:

Ein sehr günstiges Zeugnis ergiebt sich aus der Statistik für die Nüchternheit der deutschen Schiffsführer. Die Seeamtsverhandlungen haben keinen einzigen Fall festgestellt, wo der Kapitän oder Steuermann die Strandung unter dem Einfluss von geistigen Getränken verschuldet hätten, was sonst auch immer die Ursache sein möge.

Zieht man aus Allem ein Facit, so haben deutsche Rheder, wie Schiffer und Steuerleute begründete Ursache zur Zufriedenheit. Erstere, weil aus Vorstehendem eine erhöhte Sicherheit der Passagierbeförderung ersichtlich ist, Letztere, weil ihre seemannischen Fähigkeiten in ein richtiges Bild gestellt sind.

Bekanntlich hat die »Générale Transatlantique« kürzlich eine neue Route Havre-Pauillac-Newyork mit gecharterten in London beheimatheten Dampfern versuchsweise ins Leben gerufen. Es verlautet nun, die Rhederei beabsichtige die Dampfer anzukaufen und sowohl eine Passagier- als eine Frachtlinie, unabhängig von einander, nach New-York zu unterhalten. Die Accomodationen für Passagiere könnten auf den schnellen Schiffen erhöht, die Frachtraten der ausschliesslich zu Frachtzwecken ausgerüsteten Zwölfmeilen-Boote verringert werden.

Es wird beabsichtigt, um angeblich die Collisionsgefahr zu vermindern, den Frachtdampfern einen südlichen Track, der frei von der Neufundland-Nebelregion weist, vorzuschreiben. Die Schnelldampfer sollen die international vereinbarten Routen beibehalten. — Bestätigt sich vorstehende uns zuverlässig übermittelte Nachricht, dann setzt sich die französische Rhederei, deren Vertreter auf der Londoner Konferenz den Vorschlag für feste Routen zustimmte, berechtigter, scharfer Kritik aus. Mr. Ismay, der damalige Vorsitzende der Konferenz und mit ihm alle Konferenzmitglieder — also auch Capt. Santelli, der Bevollmächtigte der französischen Rhederei — erklärten ausdrücklich, dass es ihr Wunsch sei »wenn das Interesse für die Routen auch seitens anderer Rhedereien um sich greife«. Wie soll man nun, angesichts solcher Meinungsübereinstimmung am 15. November 1898 das Vorgehen der Générale Transatlantique kaum sechs Monate später, ohne verletzend zu werden, nennen? Die Frage mögen Angehörige der »grande nation«, deren Haupteigenschaft »politeness« ist, wie der Engländer zu sagen pflegt, selbst beantworten.

Von geschätzter Seite geht uns über eine **Vorrichtung zur Verhütung von Schiffsunfällen bei Nebel und Nacht** folgende der Wiedergabe werthe Notiz zu:

Auf Grund des Principes der Marconischen Funkentelegraphie ist es gelungen, einen Apparat zu construiren, welcher die Zusammenstösse von Schiffen bei unsichtigem Wetter verhüten soll. Eine Errungenschaft, wodurch die Schiffszusammenstösse auf ein Minimales beschränkt werden.

Diese Erfindung gestattet, einerseits die sichere Gefahserkennung, beziehungsweise Warnung, andererseits die Möglichkeit gegenseitiger Verständigung, auf weitere die zeitige Ausführung von (Sicherheits-) Sicherungsmanöver ermöglichende Entfernungen zu gewähren.

Hierzu besteht die Erfindung darin, die Schiffe mit einer Vorrichtung zum Entsenden von elektrischen Wellen und einer Vorrichtung zum Auffangen von elektrischen Wellen unter Umwandlung derselben in optische und akustische Signale auszurüsten derart, dass beide Vorrichtungen von einem Uhrwerk oder einem anderen, regelmässige Bewegung ausführenden Werk, wechselweise ein- und ausgeschaltet werden. Um die Beachtung des aufgenommenen Signals an Bord zu erzwingen, ist die Einrichtung getroffen, dass das Beklopfen der Trittröhre von besonderer Handhabung einer Taste abhängig gemacht ist. Ferner ist Vorsorge getroffen, dass der Sender und Empfänger zum Zwecke der Correspondenz (Coursermittlung etc.) mit dem signalisirenden Schiff vom Gowerk abgeschaltet werden können, unter Anstellung des Beklopfwerkes derart, dass dasselbe während des Empfanges in regelmässigen kurzen Zwischenräumen die Trittröhre beklopft, um die Einzelbestrahungen (Correspondenzbestrahungen) in einer je nach der Dauer der Einzelbestrahlung längern oder kürzern Reihenfolge von einzelnen Stromstössen aufzulösen. Schliesslich umfasst die Erfindung noch eine Anordnung, welche ermöglicht, die Intervalle zwischen den Signalstellungen, je nach Gefährlichkeit der Lage, kürzer oder länger zu gestalten.

Ausser auf Schiffen kann dieser Apparat auch anderweitig sehr nutzbringend Verwendung finden. Wenn man solche Apparate mit grossen Funkenstrecken an den Küsten anwendet,

die auf 21 und mehr Kilometer wirken, so können dieselben bei Nebel z. B. oder des Nachts einem herannahendem Schiffe, das auch einen solchen Apparat (oder mindestens einen Anhörer) hat, den Ort an der Küste bezeichnen. Es würde also zur Orientirung der Seeleute einen bedeutenden Werth haben. — Leuchthürmen, wird bei Nebel das Licht durch einen solchen Apparat ergänzt und kann unter Umständen der Apparat auch einen Leuchthurm ersetzen, insofern es sich nicht darum handelt Licht zu spenden, sondern nur einen bestimmten Punkt an der Küste zu bezeichnen. Gefährliche Riffe sollen durch solche Apparate bezeichnet werden, die ihre Warnrufe automatisch intermittirend ertönen lassen. Eine ganze Küstenlinie lässt sich, wenn man z. B. von 10 zu 10 Kilometer Apparate aufstellt, gleichsam blockiren, die ihre Ortsnamen zurufen, so dass der Seemann weiss, in welcher Gegend er sich befindet und beiläufig wie weit vom Lande (im Nebel). Feuerschiffe und Rettungsstationen an der Küste sollen mit diesen Apparaten versehen werden. Der Apparat ist ferner geeignet, auf 15–20 Kilometer Signale zu geben, so dass z. B. die Bulgaria mit einem solchen Apparat versehen, gleich von anderen im Umkreise von 20 □ Kilometer fahrenden Schiffen, die mit demselben Apparat ausgerüstet, Hilfe erhalten hätte.

In wieweit dieser Apparat noch ferner zur Verwendung gelangen dürfte, werden erst die praktischen Erfahrungen ergeben.

Erweist sich der Apparat in der Praxis in jeder Richtung tadellos, so dass derselbe den an ihn gestellten Anforderungen vollkommen entspricht, dann wäre dadurch auf diesem Gebiete eine unabsehbare und dankenswerthe Errungenschaft erzielt.

Auf offener See käme die Nothwendigkeit dieses Apparates weniger in Betracht; er würde hingegen einem dringendem Bedürfnisse abhelfen, wenn er in verkehrsreichem Fahrwasser etc. derart funktioniert, dass man sich bei unsichtigem Wetter genauer orientiren kann und weiss, wo man sich befindet und ob in der Nähe andere Fahrzeuge sind. Ferner, dass der Apparat ermöglicht, dass die Rettungsstationen, Leuchthürme etc. und Schiffe, wenn sie miteinander verkehren, von jeder anderen Verbindung nicht tangirt werden, und so eine Verwirrung nicht hervorbringen.

Wenngleich der Verfasser zuweilen durchblicken lässt, dass er kein Seemann ist, da er andernfalls wahrscheinlich nicht die Erfindung in geschehener optimistischer Weise besprochen hätte, so stimmen wir vollkommen mit ihm überein, wenn er den mehrfach erwähnten Apparat eine »unabsehbare und dankenswerthe Errungenschaft« nennt. Als Marconi im vorigen Jahre bei South Foreland zum ersten Male erfolgreiche Experimente mit der drahtlosen Telegraphie ausführte, verlautete, der ingeniose Mann beabsichtige einen Apparat zu construiren mit Eigenschaften, die den hier oben gekennzeichneten recht ähnlich sahen. Diese damals in der englischen Tagespresse veröffentlichte und von uns wiedergegebene Mittheilung, die wir durch den Zusatz, dem Bestreben Erfolg wünschend, erweiterten, begegnete manchem spöttischen Lächeln unserer Leser. Heute, kaum sechs Monate später, ist ein dem damals projektirten Apparat ähnlicher bereits fertig gestellt. Er harret der praktischen Probe, von deren Resultat es abhängt, ob der Navigation in Zukunft ein Hilfsmittel an die Hand gegeben wird, wie es segensreicher kaum gedacht werden kann.



Professor Hommon, St. Francisco, der Verfasser des seitens des Wetterbureaus der Ver. Staaten monatlich herausgegebenen Bulletins erwähnt neben verschiedenen in letzter Zeit gemachten Erfindungen auch die Construction eines unter dem Namen **Tugrin-Nebelzerstörer** patentirten Apparates. Derselbe besteht aus einer 8' langen und im Durchmesser 3" messenden Röhre, an ihrer Spitze mit einer breiten Flanche versehen. In die Röhre mündet von unten her ein anderes Rohr, durch das ein mächtiger Dampfstrom entsandt werden kann, der von der oberen Oeffnung aus weit in die Atmosphäre hineindrängt. Der so erzeugte warme Luftstrom wirkt — oder besser gesagt soll — bei Nobel derart wirken, dass in der Nebelschicht gleichsam ein Loch entsteht. Die nebelfreie Oeffnung dehnt sich soweit aus, als der warme Luftstrom zu wirken vermag und zwar — nach Angaben des Erfinders — selbst bei dichtestem Nebel einige hundert Fuss im Umkreise. — Entbehrte die Arbeit, das erwähnte Bulletin, in seinen übrigen Ausführungen der Zuverlässigkeit wissenschaftlicher Grundlagen, vom Nebelzerstörer wäre dann hier nicht gesprochen und die ganze Mittheilung als phantastische amerikanische Reklame behandelt. Da aber die Berichte der Wetterbureaus der Ver. Staaten bisher immer der Beachtung werth galten und schon mancho wichtige Mittheilung verbreiteten, ist mit allem Vorbehalt die Erfindung erwähnt. Um Enttäuschungen vorzubeugen, ist es jedenfalls empfehlenswerth, an die Zweckmässigkeit des Apparates nicht eher zu glauben, als bis von autoritativer Seite praktische Versuche zu einem positiven Resultat geführt haben.

## Gesetzgebung und Rechtsprechung in England.

Mitgetheilt von Dr. C. H. P. Inhülsen, London.

(Schluss.)

Ueber die weitere Berufung in Sachen *»Glen-gyle«* (S. 233 in 1898) ist am 12. Juli entschieden worden. Auch das Oberhaus hat in letzter Instanz das Urtheil der ersten Instanz bestätigt. Der zuerkannte Betrag — £ 19 000 — ist vielleicht etwas zu hoch gegriffen; immerhin steht derselbe nicht derartig ausser Verhältniss zu den geleisteten Diensten, dass die Berufungsgerichte eine Abänderung hätten vornehmen müssen. Man wird sich erinnern, dass ein Theil der zuerkannten Summe dem Nordischen Bergungsverein in Hamburg gebührt.

Am 12. Dezember lag dem Court of Appeal folgender Fall vor, in welchem es sich um einen Bergelohnvertrag handelte. Zwei grosse Fischereidampfer fanden sich am 5. October zur Hülfeleistung bei dem Dampfer *»City of Calcutta«* ein,

welcher in der Nähe der Mündung des englischen Canals angetroffen wurde. Der Schiffer des nothleidenden Dampfers legte das unter der Bezeichnung *»Lloyd' Salvage Agreement«* bekannte Druckformular vor, es wurde vereinbart, dass gegen eine Zahlung von £ 500 die *»City of Calcutta«* nach Milford Haven geschleppt werden solle, und die drei Schiffer zeichneten das entsprechend ausgefüllte Vertragsformular. Der Vertrag verpflichtete die Schiffer der Fischereidampfer, sich bestens um die Bergung der *»City of Calcutta«* und ihrer Ladung zu bemühen und den Dampfer nach Milford Haven zu schaffen. Die Dienstleistungen sollten als Bergungsarbeiten angesehen werden und der Satz *»Zahlung nur im Falle des Erfolges«* Anwendung finden. Die Entschädigung der Berger wurde im Falle erfolgreicher Leistungen auf £ 500 mit der Bedingung fixirt, dass später keine Beanstandung in Gemässheit der weiter unten gedachten Klausel erfolgen sollte. Falls eine derartige Beanstandung eintreten würde, sollte die Entschädigung von der Lloyd's Commission als Schiedsgericht oder durch einen von ihr zu ernennenden Schiedsrichter festgesetzt werden. Anwendung erleiden sollten die in England geltenden gesetzlichen Vorschriften über das schiedsgerichtliche Verfahren, und zwar sollte der Schiedsrichter nach Ermessen die £ 500 aufrechterhalten, reduciren oder erhöhen können. Der Vertrag besagte ferner, dass sowohl die Rheder, wie auch die Eigenthümer und Versicherer von mindestens  $\frac{1}{4}$  der geborgenen Gegenstände, ferner die Berger und endlich auch die Lloyd's Commission die Summe von £ 500 als übermässig oder unzureichend für die geleisteten Dienste beanstanden könnten. Endlich verpflichteten sich noch die Berger, Schiff und Ladung nur dann festzuhalten, falls versucht werden sollte, dieselbe ohne ihre Einwilligung aus Milford Haven wegzuschaffen, ohne dass zur Sicherung der Vollstreckung des Schiedsspruches £ 500 baar hinterlegt oder sonstwie sicher gestellt seien. Ungeachtet dieser vertragsmässigen Festsetzungen reichten die Rheder der beiden Fischereidampfer die gerichtliche Klage gegen die Rheder der *»City of Calcutta«* ein. Letztere erhoben die Einrede des Schiedsvertrages, wurden mit dieser Einrede abgewiesen und legten sodann Berufung ein. Die Kläger baten um Abweisung der Berufung mit der Begründung, dass das schiedsgerichtliche Verfahren von denjenigen Personen verlangt werden könne, welche als Schiedsgericht zu fungiren haben würden, nämlich von der Lloyd's Commission; letztere würde mithin in eigener Sache zu entscheiden haben. Hierauf wurde Seitens der Beklagten erwidert, die Lloyd's Commission ernenne stets einen Schiedsrichter und sei keineswegs selbst an der Sache interessirt. Der Court of Appeal trat der klägerischen Auffassung bei, dass die Lloyd's

Commission in eigener Sache zu entscheiden haben würde, und wies aus diesem Grunde die Berufung ab. Diese Entscheidung zeigt von Neuem, dass es eine keineswegs leichte Aufgabe ist, einen Bergungsvertrag derartig zu formuliren, dass derselbe in allen Beziehungen auf richterliche Anerkennung zu rechnen hat. Es ist richtig, dass die Berger mit dem Schiffer des nothleidenden Fahrzeuges die Höhe der für ihre Dienstleistungen zu zahlenden Entschädigung vereinbaren können. Vorausgesetzt, dass alle die Bergungsdienste berührenden wesentlichen Thatsachen klar verstanden worden, dass ferner die Vereinbarung alle betroffenen Personen in billiger und angemessener Weise und ohne Parteilichkeit berücksichtigt, und dass endlich die Kontrahenten in der Lage sind, sich über die von ihnen übernommenen Verpflichtungen ein Urtheil zu bilden, wird das Gericht den Vertrag schon deshalb nicht bei Seite setzen, weil dessen Erfüllung sich schwieriger oder leichter herausstellte, als beim Abschluss angenommen wurde. Andererseits pflegen die Gerichte die Berger nicht auf den vereinbarten Betrag zu beschränken, sofern die geleisteten Dienste nicht unter den Vertrag fallen oder doch den Kontrahenten beim Abschlusse angemessener Weise nicht vorschwebt haben können.

Im Allgemeinen darf man sagen, dass sowohl der Schiffer des nothleidenden, wie auch der Schiffer des bergenden Schiffes Befugniss besitzen, für ihre Rheder verbindlich einen Bergelohnvertrag abzuschliessen; eine Ausnahme ist indessen wohl für den Fall zu statuiren, wo der Schiffer sich mit dem Rheder in Verbindung setzen kann und Letzterer zu dem Abschlusse des Vertrages keine Ermächtigung erteilt hat. Ein Vertrag, in welchem der Schiffer einen fest bestimmten Bergelohn verspricht, erzeugt eine persönliche Verpflichtung auf Seiten des Rheders, die ganze vereinbarte Summe zu zahlen, ohne dass derselbe mit Rücksicht auf die etwa geborgene Ladung Kürzungen vornehmen darf. Diese persönliche Verpflichtung entsteht jedoch nicht, falls nur allgemeine Bergungsdienste vereinbart werden, ohne dass etwas über die Höhe der Entschädigung stipulirt wird. Die Ladungseigenthümer kann weder der Rheder, noch der Schiffer durch einen Vertrag verpflichten. Rheder und Schiffer des bergenden Schiffes können durch einen vor Leistung der Bergungsdienste abgeschlossenen Vertrag die Besatzung binden; nach erfolgter Dienstleistung fehlt indessen eine derartige Befugniss. Eine Vereinbarung mit einem Theil der Besatzung des bergenden Schiffes oder mit einer von mehreren bergenden Parteien bindet den übrigen Theil bzw. die übrigen Parteien nur, falls Konsens oder nachträgliche Genehmigung nachweisbar ist. Der Bergelohnvertrag braucht nicht schriftlich errichtet zu werden; wohl aber ist derselbe strict von Den-

jenigen nachzuweisen, welche Rechte aus demselben herleiten. Ist der Vertrag einmal nachgewiesen, so wird vermuthet, dass derselbe bindet; die Beweislast liegt alsdann auf Seiten derjenigen Person, welche die Gültigkeit des Vertrages bestreitet. Auf gerichtliche Anerkennung hat ein Bergelohnvertrag nicht zu rechnen, falls Zwang oder Betrug nachgewiesen wird; es genügt schon der Nachweis, dass der Schiffer, wenn auch unabsichtlich, irgend eine Thatsache falsch dargestellt oder verheimlicht hat, welche für die Erwägungen der Berger beim Abschlusse des Vertrages wesentlich war. Ein Bergelohnvertrag wird auch dann nicht erzwungen werden können, falls er offenbar für eine der Parteien eine Ungerechtigkeit oder Unbilligkeit enthält, falls der Schiffer ungehöriger oder sorgloser Weise sich verpflichtete, den Bergern eine ganz ausser Verhältniss stehende Summe zu zahlen, oder falls die Bergung des Schiffes allein vereinbart ist. Im Hinblick auf diese rechtlichen Bestimmungen könnte man fast zu der Auffassung gelangen, dass Bergelohnverträge praktisch keinen grossen Werth besitzen.

Ein Bergelohn in Höhe von £ 15 000 wurde am 14. Juni in Sachen betr. den französischen Dampfer »La Champagne« zugesprochen. Der Dampfer, welcher der Compagnie Générale Transatlantique gehört und auch Postsachen befördert hat einen Tonnengehalt von 7087 t und befand sich zu der fraglichen Zeit, mit 300 Passagieren an Bord, auf der Reise von Havre nach New-York. Der Dampfer beförderte ferner eine werthvolle Ladung, u. A. gemünztes Geld und 250 Postsäcke. Am 17. Februar brach der Dampfer seinen Schaff, ging in der Nähe der Newfoundland Banks vor Anker und hatte eine an Gefahren reiche Zeit durchzumachen. Als am 23. Februar das erste Schiff — der Dampfer »Roman« — in Sicht kam, trieb die »Champagne« hülflos umher und hatte 2 Kabel und Anker verloren. Der »Roman«, ein zur Warren Line gehöriger Dampfer der North Atlantic Steam Navigation Co. Ltd. mit einem Tonnengehalt von 4572 und mit Maschinen von 2500 indicirter Pferdekraft, befand sich mit einer Stückgut-Ladung auf der Reise von Liverpool nach Boston und führte im Ganzen eine Besatzung von 53 Mann an Bord. Am 24. Februar früh nahm der »Roman« den nothleidenden Passagierdampfer ins Schlepptau, nachdem er sich während der ganzen Nacht — genau genommen bereits seit 11<sup>30</sup> früh — in dessen Nähe aufgehalten hatte. Die Geschwindigkeit wurde nach und nach gesteigert und erreichte am 25. fünf Knoten. Das Wetter war zeitweise sehr nebelig bei mässigem Winde und mässig bewegtem Wasser. Der 26. brachte Donner und Blitz und einen derartig starken Nebel, dass »Champagne« während des ganzen Tages kaum sichtbar wurde. Der Nebel hob sich etwas am

27.; Hagel und Schneeschauer entzogen indessen den getauten Dampfer fast vollständig dem Gesichtskreise. Von der Sambro-Insel kommende Schallsignale veranlassten den Dampfer »Roman« im Laufe des Morgens seinen Kurs zu ändern; bald nach Mittag befand man sich in der Nähe der Brandung; der Kurs wurde nochmals geändert, und schliesslich hatte der »Roman« ganz still zu liegen. Etwa 2<sup>34</sup> Nachmittags, nachdem das Wetter klarer geworden, kam ein Lootse an Bord. Der »Roman« taute dann die »Champagne« durch enge Wasserstrassen in den Hafen von Halifax, wo der geborgene Passagierdampfer sicher ankern konnte. Während der Zeit vom 17. Februar bis zum Einlaufen in Halifax kam, abgesehen vom »Roman«, nur ein einziger Dampfer in Sicht, welcher am 23. Februar nahe an der »Champagne« vorüberfuhr, ohne deren Nothsignale zu beachten. Die »Champagne« war vollständig hilflos, nachdem sie an den Newfoundland-Banken vor Anker gelegen und zwei Anker verloren hatte. 90 Meilen nördlich von der Dampferoute, an einer dem Treibeise ausgesetzten Stelle, wurde sie vom »Roman« getroffen; Nebel stellen sich dort sehr häufig ein und bei der ungewöhnlich nebeligen Witterung war die Eisgefahr eine sehr beträchtliche. Der Werth des »Roman« einschliesslich seiner Ladung und Fracht, belief sich auf £ 60 470 und der Werth der »Champagne« betrug £ 410 000, von welcher Summe auf die Ladung £ 300 000 entfielen. Ueber den vorstehenden Thatbestand herrschte unter den Parteien kein Streit. In den Entscheidungsgründen heisst es, dass drei Punkte einer nähoren Erwägung bedürften. Zunächst sei die Gefahr zu untersuchen, welche der geborgene Dampfer lief. Derselbe habe sich 6 Tage im hilflosen Zustande befunden und es sei durchaus wünschenswerth gewesen, dass möglichst bald eine Hülfeleistung erfolgte. Sodann sei die Gefahr zu prüfen, welcher der »Roman« sich ausgesetzt habe. Die Dampfer hätten sich an einer der schlimmsten Stellen auf der ganzen Erde befunden und zwar zu einer Jahreszeit, wo sehr schlechtes Wetter erwartet werden musste und Nebel und Schnee zu den häufigen Erscheinungen gehören. Glücklicherweise habe es nicht stark ge- weht; immerhin habe der bergende Dampfer sich bei dem nebeligen Wetter einer beträchtlichen Gefahr ausgesetzt. Endlich sei noch drittens zu berücksichtigen, dass Objecte im Werthe von £ 410 000 geborgen wurden. In letzterer Beziehung verwies das Gericht auf die oben gedachte Entscheidung in Sachen »Glengyle«. Der zugesprochene Bergelohn im Betrage von £ 15 000 wurde gerichtsseitig in folgender Weise vertheilt: Die Rheder des »Roman« erhielten £ 12 000, der Schiffer £ 1000 und die Besatzung £ 2000.

## Brauchen wir eine Nautische Hochschule?\*)

Von Kapitän z. S. a. D. Meuss.

Während, soweit uns bekannt, in allen europäischen Seestaaten nur für die höhere Fachausbildung der Seeofficiere Akademien bestehen, besitzt Italien auch für seine Handelsflotte eine nautische Hochschule. Dieselbe ist, wie wir einer historisch-kritischen Studie von Salvatore Raineri entnehmen, durch Dekret vom 25. Juni 1870 in's Leben gerufen und bei der Universität von Genua am 16. Januar 1871 eröffnet worden, nachdem schon ein Jahrhundert früher an der Universität von Padua ein Lehrstuhl für Mathematik, Navigation und Schiffbau bestanden hat.

Auf diesem Vorgang fussend, entwickelte sich die neu gegründete Nautische Hochschule unter dem unermüdlichen Wirken des Admiral de Amezaga und einem hervorragenden Lehrkörper so, dass von 1871 bis 1897 236 Schiff- und Maschinenbau-Ingenieure, 60 Professoren der Nautik und 20 Hydrographen aus ihr hervorgegangen sind, unter ihnen Männer wie die Brüder Orlando, Torriani und Andere, welche in der Schiffbauindustrie leitende Stellen einnehmen. Ausserdem wurde auf Veranlassung des Marineministers die Hochschule von jüngeren Seeofficieren besucht, zur Weiterbildung in der Chemie, Ballistik und einigen anderen Fächern.

Während nach dem bisherigen Lehrplan die Hochschule nur der Ausbildung der Professoren der Astronomie und Hydrographen, Schiff- und Maschinenbauingenieure diene, will Admiral de Amezaga durch Anfügung von Lehrkursen für Schiffer auf grosse Fahrt, Maschinisten 1. Klasse, Navigationschullehrer und Wasserbauingenieure sämtliche nautischen Wissenschaften an einer Stelle vereinigen; die Nautische Hochschule soll nicht nur die Schiffs- und die Maschinenkonstruktoren heranbilden, sondern auch die Führer der Schiffe und die Leiter der Schiffsmaschinen.

Der Heranziehung Letzterer liegt der gewiss richtige Gedanke zu Grunde, dass die immer zunehmende Grösse der modernen Schiffe, die Abhängigkeit derselben von vielen und komplizirten Maschinen, der grosse Werth, den das einzelne Schiff darstellt, die Sorge für die ihm anvertrauten Menschenleben, der scharfe Wettbewerb im Seeverkehr, welcher die äusserste und zweckmässigste Ausnutzung von Schiff und Maschinen, genaueste Navigirung erfordert, an die Schiffsführer und leitenden Maschinisten höhere Anforderungen in praktischer wie wissenschaftlicher Hinsicht stellen, als die Schiffer- und Seemaschinistenschulen ihnen bieten.

Mit der erweiterten Fachausbildung wird naturgemäss eine Hebung des Standes der Schiffsführer und Maschinisten auf die Höhe eintreten, die der grossen Bedeutung entspricht, welche dem Seeverkehr im heutigen Volkswirtschaftsleben zukommt.

Den Besuchern der Nautischen Hochschule soll denn auch die Möglichkeit geboten werden, bevorzugte Posten in der Handelsflotte und in der Marinereserve zu erlangen, in Wettbewerb mit den Marineingenieuren um Staatsanstellungen zu treten, den Schiffsführern der Uebertritt in die kriegsflotte erleichtert werden und diese in Wechselwirkung von einem gewissen Dienstalter ab Seeofficiere und Ingenieure an die Handelsflotte abgeben, wie dies in Frankreich und England zum Vortheil der Hebung des Standes geschieht.

\*) Mit gütiger Erlaubniss der Marine-Rundschau, in der ein längerer Artikel mit oben stehendem Titel veröffentlicht ist, bringen wir verschiedene Stellen desselben zum Abdruck, soweit sie, ohne den Gesamteindruck des ganzen Aufsatzes zu beeinträchtigen, auf die Verhältnisse der Handelsmarine Bezug nehmen. D. R.



Im Einzelnen geben die Vorschläge dahin, einzuführen:

1. Einen gemeinschaftlichen Vorbereitungslehrgang für die Abtheilung der Schiffs- und Maschineningenieure und die Abtheilung der Schiffer und Maschinisten, in welchem algebraische Analysis, Trigonometrie, analytische Geometrie, Mechanik, Unendlichkeitsrechnung, Physik, Chemie, Zeichnen und Englische Sprache getrieben werden.

2. Für die Schiffs- und Maschinenbauingenieure einen dreijährigen Lehrgang mit theoretischer und angewandter Mechanik, Theorie der Dampfmaschinen und Kessel; Schiffbau; Technologie und Konstruktion der Dampfmaschinen und Entwerfen von Schiffen und Maschinen, Schiffskonstruktion (Kriegs- und Handelsschiffe), Konstruktionsrechnungen; Hydraulik und hydraulische Motoren; Elektrotechnik und Schiffsmagnetismus; Artillerie und Unterwasserwaffen; Geodäsie; Topographie; Hydrographie; angewandte Chemie; Seerecht und Seekriegsgeschichte.

3. Eine Dreitheilung der Normalschule (Abtheilung für Schiffer auf grosser Fahrt und Maschinisten):

a) Für Schiffer auf grosser Fahrt: Seekriegsgeschichte, Astronomie, Hydrographie und hydrographisches Zeichnen, Ozeanographie und Meteorologie, Grundzüge der Theorie des Schiffes, Schiffbau, Ausrüstung und Manöver, Schiffsdampfmaschinen, Elektrotechnik, Schiffsmagnetismus, Grundzüge der Seekriegskunst, Signalwesen, Schiffsdienst auf Kriegsschiffen und Hilfskreuzern, Schuss- und Unterwasserwaffen, Verwaltungs- und Besoldungswesen der Kriegsmarine, Stärkeverhältnisse der Kriegsflotten, Schiffshygiene, See- und internationales Recht in einjährigem Lehrgang;

b) für Maschinisten: Technologie und Grundzüge der theoretischen und angewandten Mechanik, Elektrotechnik und Schiffsmagnetismus, Grundzüge der Hydraulik und hydraulische Motoren, Schiffbau, Dampfmaschinen mit gründlichem Eingehen auf die Maschinenheile und das Arbeiten der Maschinen, angewandte Chemie mit praktischen Übungen;

c) für Navigationsschullehrer, geprüfte Hydrographen und Topographen ein zweijähriger Lehrgang, der im ersten Jahr mit dem der Schiffer zusammenfällt, im zweiten Jahr folgende Gegenstände behandelt: Theoretische Mechanik, geodätische Astronomie und Gezeitenlehre, Geodäsie, Geländeaufnahme, topographisches Zeichnen, praktische Übungen.

Die Zulassungsbedingungen zu den einzelnen Lehrgängen sind so gestellt, dass die Nautische Hochschule nur den besten, auf den Navigationsschulen, der Marineakademie und der Universität bestandenen Anwärtern zugänglich ist. Die besten Ingenieurwärter erhalten ausserdem die Zusage, in den Ferien auf den Staatswerften praktisch ausgebildet zu werden.

Raineri bezeichnet den Vorschlag zu 3 als den charakteristischsten, wenn nicht den bedeutendsten.

Es kann natürlich ohne nähere Kenntniss der italienischen allgemeinen und der besonderen nautischen Schulverhältnisse sowie der Verhältnisse im Wettbewerb um Schiffsführer- und Maschinistenstellen in der Handelsflotte kein Urtheil darüber abgegeben werden, ob die vorgeschlagene Gelegenheit zu höherer Fachausbildung auch praktisch wird benutzt werden können. Das kann auch ununtersucht bleiben, dagegen wird es angezeigt sein, die beachtenswerthen Vorschläge in Beziehung auf deutsche Verhältnisse zu beleuchten.

Der Grundgedanke, von dem Admiral de Amozaga ausgeht, hat viel für sich: »Auf einer nautischen Hochschule die Lehrfächer aller der Wissenschaften zu vereinigen, welche die Grundlage des Schiffbaues und der Seeschifffahrt bilden.«

Die Berührung der Studierenden der verschiedenen Fächer, des Schiffs- und Maschinenbauanwärters mit dem Schiffsführer und dem leitenden Maschinisten, des Navigationsschullehrer-Anwärters mit dem praktischen Seemann und diese wieder mit dem Hydrographen, kann nur günstig wirken, sie wird gegenseitiges Verständniss vermitteln, eine soziale Annäherung

der an demselben Werke, Hebung des nationalen Wohlstandes durch Entwicklung der Seegeltung, Arbeitenden herbeiführen. Sie wird den Theoretiker zu der Erkenntniss führen, dass nicht die Theorie der Praxis ihre Gesetze vorschreibt, sondern dass die Theorie den Anforderungen der Praxis gerecht werden muss, um das erstrebte Ziel zu erreichen, sie wird aber auch dem Manne der Praxis zeigen, dass erst die völlige Beherrschung der Theorie ihn in den Stand setzt, die Erzeugnisse der Schiffs- und Maschinenbaukunst, die Hilfsmittel der Navigirung voll auszunutzen.

Diese Gesichtspunkte dürften auch in der neuerdings in der Kaiserlichen Marine getroffenen Anordnung, dass die Marineschiffs- und Maschinebauanwärter während ihrer Militärdienstpflicht auf den Kadettenschulschiffen eingeschifft werden und dieselbe Ausbildung wie die Kadetten erhalten, zum Ausdruck kommen.

Auch für die Ausbildung der Navigationsschullehrer kann es nur dienlich sein, wenn diese auf einer nautischen Hochschule erfolgt, wo Gelegenheit geboten ist, neben dem eigentlichen Fachstudium alle Zweige des Seewesens kennen zu lernen.

In Deutschland besteht keine gemeinsame Norm für die Ausbildung der Navigationsschullehrer; entweder folgt dem Universitätsstudium und den Probejahren eine etwa einjährige Seefahrt, oder der praktische Schiffsführer erwirbt sich auf einer Universität oder technischen Hochschule die erforderlichen theoretischen Kenntnisse. Der Versuch, auf der Deutschen Seewarte eine Art Hochschule für Navigationsschullehrer herzustellen, ist leider nach zehnjährigem Bestehen aufgegeben worden, weil der Besuch der Kurse nicht obligatorisch gemacht werden konnte. Das Bedürfniss nach einer höheren Ausbildung ist aber vorhanden, wie unter Anderem der seit Jahresfrist im Etat der Freien und Hansestadt Hamburg eingestellte Posten für den Besuch einer Hochschule seitens je eines Navigationsschullehrers beweist.

Während den Schiffs- und Maschinenbauingenieuren und den Maschinisten auf den technischen Hochschulen, den Navigationsschullehrern auf diesen oder auf Universitäten in Deutschland Gelegenheit zur Fachausbildung geboten ist, bei welcher allerdings eine eingehende Bekanntschaft mit dem gesamten Seewesen nicht vermittelt und somit eine umfassende Beherrschung aller einschlägigen Wissenszweige, ohne welche eine grundlegende Thätigkeit in leitender Stellung nicht denkbar ist, nicht erreicht wird, fehlt ein wissenschaftliches Institut, welches dem Schiffer auf grosser Fahrt Gelegenheit bietet, über die auf der Navigationsschule erworbene nautische Fachbildung hinaus auf allen Gebieten des Seewesens seine Bildung zu erweitern und sich zur Verwendung in leitender Stellung bei den grossen Seeverkehrsgesellschaften geeignet zu machen.

Die Errichtung einer Nautischen Hochschule nach dem Vorschlage des Admirals de Amozaga würde allen diesen Anforderungen gerecht werden.

Für die Ingenieure, Maschinisten und Navigationsschullehrer glauben wir das Bedürfniss und damit die Sicherheit des Erfolges nachgewiesen zu haben, ob für die Schiffsführer das Bedürfniss und dementsprechend die Benutzung der gebotenen Gelegenheit in gleichem Masse vorhanden ist, wäre zu untersuchen.

Es geht zur Zeit eine lebhafte Bewegung durch die theiligten Kreise, in den Seeschiffer-, Seesteuermanns- und Nautischen Vereinen, in der Fachpresse werden Stimmen laut, welche eine Erweiterung der Lehrfächer der deutschen Navigationsschulen über die reine Fachbildung hinaus verlangen. Besonders wird die an zwei Schulen (Bremen und Elsfleth) schon wahlweise eingeführte Behandlung des Schiffbaues und namentlich der Stabilitätstheorie verlangt. Des Weiteren richten sich die Wünsche auf eine zeitgemässe Umgestaltung des

Lehrstoffes und der Anforderungen in den staatlichen Prüfungen, Veraltetes soll ausgemerzt und dafür die neueren Methoden Navigation, die Deviationslehre, Chronometerkunde, Meteorologie eingeführt werden. Mit diesen Forderungen geht Hand in Hand die nach einer besseren allgemeinen Vorbildung, welche das Erfassen der Lehrgegenstände erleichtert und das schnellere Vorschreiten der Lehrgänge bei gleichmässiger Vorbildung der Schüler ermöglicht.

Die Bestrebungen sind alle im Grossen und Ganzen auf Hebung der nautischen Fachbildung auf einen gleichmässigen hohen Stand unter Berücksichtigung der neuzeitlichen Entwicklung des Dampfverkehrs gerichtet, zugleich auch auf Erweiterung der Kenntnisse über die nautischen Fächer im eigentlichen Sinn hinaus.

Ein Eingehen auf diese Bestrebungen ist seitens des Reichsamts des Innern auf eine dahinzielende Eingabe des Deutschen Nautischen Vereins in Aussicht gestellt.

Während man einerseits die Erweiterung der Lehrfächer der Navigationsschulen erstrebt, verhebt man sich andererseits nicht, dass die für die theoretische Ausbildung gegebene Zeit schon jetzt kaum genügt, um den Lehrstoff zu bewältigen; in diesem Umstand liegt unseres Erachtens ein Hinweis auf die Errichtung einer Nautischen Hochschule, welche über die Fachausbildung hinaus Bildungsmittel bietet.

Für die Benutzung derselben seitens der Schiffsführer muss aber erst die Grundlage geschaffen werden, und das kann nur die von Raineri angeführte sein: die praktisch tüchtigsten, begabtesten und strebsamsten Schiffer auf grosser Fahrt, welche zum Besuch der Hochschule zugelassen werden, müssen die Aussicht haben, dass sie auch in hervorragenden Stellungen seitens der Rhedereien verwendet werden, sei es als Führer der Schnell- oder der Post- und Passagierdampfer, sei es als Inspektoren oder Baubeaufsichtiger der Rhederei oder als Direktoren. Sobald die Rhedereien für die in diese Stellungen zu berufenden Schiffsführer ausser hervorragender praktischer Thätigkeit eine durch Besuch der Nautischen Hochschule zu erlangende, das ganze Gebiet des Seewesens umfassende Bildung verlangen, ist auch der Anlass für die Schiffsführer gegeben, sich diese anzueignen.

Die Rhedereien selbst würden nur Vortheile von der höheren Ausbildung ihrer Schiffsführer haben und daher wohl nicht ausheten, den erforderlichen Urlaub zum Besuch der Hochschule unter Offenhalten der Stelle zu gewähren. Und was der einzelnen Rhederei zum Vortheil gereicht, würde der Hebung des deutschen gesammten Seeverkehrs zu Gute kommen.

Auch die Kaiserliche Marine würde direkten Nutzen aus einer Nautischen Hochschule ziehen, welche die Tüchtigkeit und Verwendbarkeit ihrer Reserveoffiziere wesentlich heben würde. Wir sehen dabei von der Einführung militärischer Lehrfächer auf der Hochschule ab, wollen vielmehr die militärische Ausbildung wie bisher der Marine überlassen wissen.

Dagegen wäre der Uebergang der nicht militärischen Lehrfächer der Marineakademie an die Nautische Hochschule nicht auszuschliessen.

## Der nordatlantische Reiseverkehr während der letzten dreissig Jahre.

Ein Ueberblick über den transoceanischen Reiseverkehr und seine Entwicklung während der letzten dreissig Jahre beweist aufs Neue die Thatsache, dass das amerikanische Volk als Ganzes als ein Reisevolk bezeichnet werden darf und dass diese nationale Tendenz in jedem Jahre eine höhere Bedeutung gewinnt. In jedem Zweige des transatlantischen Verkehrs mit der alleinigen Ausnahme der einkommenden Zwischen-deckspassagiere zeigen die hauptsächlichsten Dampfschiffahrts-

gesellschaften eine stetige Entwicklung. Sämmtliche Gesellschaften haben während der letzten dreissig Jahre eine Zunahme ihres Schiffsarkes von über 100 pCt. zu verzeichnen. Ebenso befinden sich für fast alle Linien gegenwärtig eine mehr oder weniger grosse Anzahl weiterer Schiffe im Bau. Die allgemeine Ansicht geht dahin, dass, so erstaunlich die Zunahme des überseeischen Verkehrs während der letzten dreissig Jahre gewesen ist, diese wenig oder nichts bedeuten wird im Vergleich zu der Zunahme, welche im Laufe der nächsten drei Jahrzehnte zu erwarten ist.

Im Jahre 1870 und 1871 war der Verkehr sowohl ostwärts wie westwärts, nach und von Newyork, ein verhältnissmässig geringer. Eine Reise über das Meer bildete in jenen Tagen ein Unternehmen, das der sorgsamsten Ueberlegung bedurfte und das nicht ohne sehr erhebliche Bedenken unternommen wurde. Niemand dachte jemals daran, mit einem Dampfer lediglich des Vergnügens halber eine Fahrt nach Europa anzutreten, dort einige Tage zu verweilen und dann mit demselben Schiffe zurückzukehren. — In Uebereinstimmung mit der jetzigen Entwicklung stehen auch die Passagierziffern der Compagnien. Im Jahre 1870, in das allerdings der deutsch-französische Krieg fällt, wurden vom Norddeutschen Lloyd 1456 Passagiere erster, 1458 zweiter Classe, insgesamt 2914 Kajütspassagiere von Newyork nach Europa befördert. Die Gesellschaft machte in jenem Jahre 54 Reisen. Im Jahre 1898, in welchem gleichfalls in Folge der Kriegsunruhen der Reiseverkehr während der Sommermonate erheblich beeinträchtigt wurde, und welches in Folge dessen durchaus nicht das günstigste Jahr war, beförderte der Lloyd auf 140 Reisen 8696 erster und 5640 zweiter Classe Passagiere, total also 14336 Kajütspassagiere. Das bedeutendste Jahr in dem Passagiergeschäft des Norddeutschen Lloyd war das Jahr 1894, in welchem derselbe 10009 Passagiere erster und 5064 zweiter Kajüte, zusammen 15073 Passagiere beförderte. Diese Ziffern bedeuten eine Zunahme des Passagierverkehrs des Norddeutschen Lloyd während der letzten 30 Jahre um nahezu 550 pCt. Die gegenwärtige Zunahme beträgt im Durchschnitt etwa 10 pCt. pro Jahr.

Allgemeine Ziffern, welche diesen Zeitraum umfassen, sind schwerlich erhältlich. Es ist indessen als sicher anzunehmen, dass die Zahl der Passagiere erster und zweiter Kajüte, welche in jedem Jahre von Newyork aus nach Europa reisen, sich auf etwa 100 000 beläuft.

Während der letzten beiden Jahre zeigt sich allerdings aus den bereits vorerwähnten Gründen eine Abnahme. Diese Abnahme bezieht sich auf etwa 10 pCt. für die erste Kajüte und 15 pCt. für die zweite Kajüte, so dass der grösste Jahresverkehr während der letzten 30 Jahre wohl mit 125 000 Personen als richtig angenommen werden kann. Von fachmännischer Seite wurde der Verkehr im Jahre 1881 auf etwa 50 000 Passagiere erster und zweiter Classe angegeben, wonach sich während der letzten 17 Jahre im allgemeinen Geschäft eine Zunahme von mehr als 100 pCt. ergibt; ebenso kann der Betrag an Geld, welchen diese Ziffern repräsentiren, selbstverständlich nur annähernd geschätzt werden. Wahrscheinlich wird ein Betrag von 160 \$ = 600 Ä als Durchschnitt für den Passagepreis hin und zurück angesetzt werden dürfen, was einer Summe von etwa 18 750 000 \$ = 75 000 000 Ä gleichkommt. Auf der Basis, dass jeder Passagier erster und zweiter Classe während seines Aufenthaltes in Europa 300 \$ = 1200 Ä verausgabt, ein Betrag, der keinesfalls zu hoch begriffen ist, ergibt sich ein weiterer Betrag von 37 500 000 \$ = 150 000 000 Ä. In anderen Worten, es ist anzunehmen, dass die ersten und zweiten Kajütspassagiere, welche in jedem Jahre von Newyork nach Europa reisen, in baarem Geldo eine Summe von ca. 56 000 000 \$ = ca. 225 000 000 Ä repräsentiren, eine Schätzung, welche von den thatsächlichen Verhältnissen nicht weit abweichen wird. Selbstverständlich

sind in diesen Zahlen nicht diejenigen Amerikaner einbegriffen, welche sich für längere Zeit in Europa aufhalten, sondern nur die für den eigentlichen Reiseverkehr in Betracht kommenden Personen.

Einen wichtigen Factor bilden ausserdem die Zwischendeckspassagiere. Hierbei treten zunächst zwei interessante Punkte hervor, indem die Zahl der einkommenden Zwischendeckspassagiere während der letzten Jahre eine erhebliche Zunahme aufweist, wogegen die Zahl der ausgehenden Passagiere eine bemerkenswerthe Abnahme zeigt, und dass, obwohl während der letzten drei oder vier Jahre die Zahl der ersten und zweiten Kajütpassagiere abgenommen hat, diejenige der Zwischendeckspassagiere eine ziemlich gleichmässige geblieben ist. Im Jahre 1870 beförderte der Norddeutsche Lloyd 5160 Zwischendeckspassagiere von den Vereinigten Staaten nach Europa. Innerhalb der 30 Jahre ist diese Zahl auf 27192 Passagiere gewachsen; eine Steigerung von über 500 pCt. Sämmtliche Linien zusammengezählt beförderten nach Europa in 1894 210000 Zwischendeckspassagiere, und dies ist auch ungefähr dieselbe Ziffer, wie die im Jahre 1898. Die Zwischendeckspassagiere repräsentiren wiederum einen weiteren Betrag von etwa 10 000 000 \$ = 40 000 000 Mk. an Ueberfahrtsgeld und ca. 50 \$ = 200 Mk. an sonstigen Reisekosten für den einzelnen Passagier, abermals 10 000 000 \$ oder 20 000 000 \$ = 80 000 000 Mk. in allem. In runder Summe darf daher der überseeische Reiseverkehr von Amerikanern allein von Newyork aus mit etwa 75 000 000 \$ = 300 Millionen Mark pro Jahr veranschlagt werden.

Diese Ziffern zeigen, dass der überseeische Verkehr nicht etwa nur ein Privilegium der Reichen ist. Eine Anzahl amerikanischer Damen pflegen ihre Diensthöfen, während sie selbst sich im Sommeraufenthalt befinden, für eine kurze Reise nach ihrem Vaterlande zu schicken und als den einfachsten und billigsten Weg, sie während der Zwischenzeit zu unterhalten. Eine grosse Anzahl der Damen bedienen sich andererseits wieder der Gelegenheit, um bei den Vortheilen und den Bequemlichkeiten der grossen Ozeandampfer selbst einmal eine Seereise zurückzulegen. In keinem Zweige der Einrichtung und Ausrüstung der grossen Ozeandampfer ergeben sich so grosse Fortschritte gegenüber den Schiffen aus den siebziger Jahren, wie gerade im Zwischendeck. Dieselben Beobachtungen mögen vielleicht auch in Bezug auf die zweite Kajüte gemacht werden. Die Entwicklung der zweiten Kajüte in den letzten 15 Jahren ist eine der interessantesten Erscheinungen des transoceanischen Reiseverkehrs. Die Passagierziffern der zweiten Kajüte nehmen von Jahr zu Jahr zu, dieselbe wird zum grossen Theil gegenwärtig von einem Publikum frequentirt, welches eigentlich als erste Kajütpassagiere anzusehen ist. Es ist eine Thatsache, dass eine grosse Zahl der Passagiere, welche früher erster Kajüte reisten, sich jetzt der zweiten Kajüte bedienen. Die Ursache der ausserordentlichen Zunahme des überseeischen Verkehrs ist nicht weit zu suchen. Zu einem Theil steht dieselbe mit dem allgemeinen Bevölkerungszuwachs in Verbindung, sodaun kann nicht bezweifelt werden, dass sie nicht zum wenigsten mit der zunehmenden Intelligenz und dem kulturellen Stande der Amerikaner im Zusammenhang steht, von welchem wiederum der Wunsch, auch fremdes Land und Leute kennen zu lernen, eine natürliche Consequenz ist. Die Dampfer selbst sind von 3000 bis auf 14000 Tons vergrössert worden. In derselben Weise hat auch die Geschwindigkeit zugenommen, wodurch die Reise von neun Tagen auf beinahe fünf Tage verringert worden ist. Zudem zeigen die Schiffe die weitgehendsten Verbesserungen, von welchen namentlich für den Passagier der früheren Zeit der Ersatz der Oellampen durch elektrisches Licht am auffälligsten hervortritt. Der Raumbelag der Schiffe ist gestiegen von 200 auf durchschnittlich 400 Kajütpassagiere. Endlich aber haben die Amerikaner eingesehen, dass das Reisen in Europa nicht unerheblich billiger

ist, als in ihrem eigenen Lande, ein Umstand, der ebenfalls in nicht unbeträchtlichem Masse zu der riesigen Entwicklung des Verkehrs beigetragen haben dürfte. W. Z.

## Seeamtsverhandlungen.

**Seeamt zu Bremerhaven.** Totalverlust des Bremer Vollschiffes »Regulus«, Capitän Behrens, durch Strandung an der Küste von Schiermonnikoog. Nachdem »Regulus« am 9. März von Bremen aus in See geschleppt war, wurde am 10. Mittags das Besteck auf 54° 41½' N. und 4° 46' O. festgestellt. Hierauf war bei nebligem Wetter bis 4 h p. m. SO rw. 26 Sm. gesteuert, dann beim Winde SW 1/2 O (um 6½ h p. m. wurden 22 Fd. gelothet.) Dieser Kurs sollte bis in Sicht von Borkumtiff-feuerschiff beibehalten werden; kurz vor 12 Uhr Nachts ergab jedoch eine Lothung sehr wenig Wasser, weshalb gewendet werden sollte. Das Manöver kam nicht zur Ausführung, weil das Schiff beim Wenden festkam. Nachdem durch Warpanker, holländische und hamburgische Schlepper ein Losbringen nicht gelang, verliess der Rest der Mannschaft — ein Teil war bereits vorher gegen den Willen des Capitäns von Bord gegangen — das Schiff. Durch die Verhandlung stellte sich heraus, dass bei der, vom Capitän und 2. Steuermann berechneten letzten Länge Fehler gemacht waren; der erste Steuermann hatte nicht nachgerechnet. Hierauf führte der Reichskommissar, nach der »W. Ztg.« aus, dass ein so schwerer Fall von so sorgloser Navigirung selten vorgekommen sei. »Regulus« kam nicht etwa von See, sondern hatte erst vor 36 Stunden den Hafen verlassen und 12 Stunden vor der Strandung noch eine gute Beobachtung gehabt. Nun sei das grobe Versehen gemacht worden, bei der Längenberechnung einen Fehler zu begehen. Der Kurs sei auf der Karte nicht eingetragen und innerhalb 12 Stunden nur einmal gelothet worden, trotzdem der Kurs direct auf Land zuführte. Dies zwingt zu dem Antrage, dem Capitän Behrens das Schifferpatent zu entziehen. Auch aus seinem Verhalten nach der Strandung gehe hervor, dass er die erforderlichen Eigenschaften nicht besitze. Durch schnelle Hilfe wäre das Schiff vielleicht wieder abgekommen. Sein Verhalten gegen die Mannschaft lasse die nöthige Energie vermissen. — Der Seeamtspruch lautet: Am 10. März 1899 gegen 12 Uhr Nachts ist das deutsche Vollschiff »Regulus« auf der Reise von Bremen nach Pensacola in der Nähe von Schiermonnikoog gestrandet und verloren gegangen. Die Strandung ist auf sorglose Navigirung zurückzuführen, indem der Schiffer, trotzdem der gesteuerte Kurs auf Land zuführte, das Besteck nicht ordnungsmässig absetzte und insbesondere das Lothen fast ganz unterliess. Auch das Verhalten des Schiffers nach der Strandung liess zu wünschen übrig. Dem Schiffer Behrens, welcher bei der Navigirung diejenigen Eigenschaften hat vermissen lassen, welche zur Ausübung seines Gewerbes erforderlich sind und deshalb den Unfall allein verschuldet hat, wird die Befugnis zur Ausübung seines Gewerbebetriebes entzogen.

## Schiffbau.

**Bauftrag.** Für die bevorstehende Schifffahrt auf der Wolga sind 16 Dampfer, 64 Barken und eine Anzahl Schiffe anderer Typen in Bauauftrag gegeben. Ihre Ablieferung steht unmittelbar bevor. Die meisten Dampfer sind in Russland auf der Sormowo-Maschinenfabrik erbaut, und nur die Maschinen für die Passagierdampfer der grossen Gesellschaften stammen aus dem Auslande. Die hölzernen Fahrzeuge wurden von den Schiffwerften an der Kama, sowie im Kreise Balachna, Gouv. Nishni-Nowgorod, hergestellt. (A. S. Z.)



**Stapellauf.** Am 17. Mai, Mittags 12 $\frac{1}{2}$  Uhr, fand der Stapellauf des dritten für die Bremer Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Triton«, A.-G., bei den Howaldtswerken in Kiel erbauten Dampfers statt. Derselbe wurde auf den Namen »Rabenstein« getauft.

**Stapellauf.** Auf der Meyer'schen Schiffswerft in Papenburg lief ein im Auftrag der Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Argo« in Bremen erbauter Dampfer am 22. Mai glücklich vom Stapel. Das Fahrzeug, das für die neu errichtete Dampferlinie Köln-Petersburg verwandt werden soll, hat den Namen »Mannheim« erhalten.

**Stapellauf.** Am 9. Mai ist die neue Yacht »Victoria und Albert« der Königin Victoria von England, in Gegenwart einer grossen Zahl auserwählter Personen vom Stapel gelaufen. Nicht wieder »Hohenzollern« oder »Standard«, die Repräsentationsfahrzeuge des deutschen und russischen Kaisers, die im Mobilmachungsfalle für Kriegszwecke hergestellt werden können, ist die neue britische Yacht gebaut; sondern lediglich als Vergnügungsfahrzeug. Die an Bord befindlichen Geschütze dienen nur zu Salutzwecken. Nachstehend eine tabellarische Gegenüberstellung der Dimensionen und anderer Daten in verschiedenen zur Benutzung von Souveränen gebauten Staatsschiffen.

Name	Baujahr	Länge	Breite	Tiefgang	Displacement Tons	Pferdestärke	Fahrt
Victoria u. Albert	1843	200	33 0	—	1034	430 <sup>*)</sup>	12
do.	1855	300	40 3	16 3	2470	3000	16 $\frac{1}{2}$
do.	1899	380	50 0	18 0	4700	11000	20
Hohenzollern	1893	382	46 0	—	4180	9500	22
Standard	1896	370	50 8	20 0	5255	12000	21 $\frac{1}{2}$

<sup>\*)</sup> Nominell.

## Vermischtes.

Zur Frage der Errichtung eines Instituts zur Erforschung der Tropenkrankheiten in Hamburg bringt die »Münch. Medic. Wochenschrift« einen beachtenswerthen Artikel. Wie in Deutschland, so arbeitet man bekanntlich auch in England zur Zeit eifrig an der Gründung von Schulen und Instituten zur Erforschung der Tropenkrankheiten und zur besseren Ausbildung der jüngeren Aerzte in der Kenntniss und Ausbildung dieser Krankheiten. In Liverpool wurde eine derartige Schule vor Kurzem eingeweiht, und die Gründung einer solchen in London ist gesichert. Die Schule soll, wie der Colonialminister mittheilte, bei dem Seemannskrankenhaus in Victoria und Albert Dock errichtet werden. Das hier erwähnte Institut, auf das Robert Koch in seiner Denkschrift über ein deutsches, tropenhygienisches Institut als Vorbild hinwies, hat mit dem letzteren völlig gleiche Ziele, wird von diesem aber den grossen Vorzug voraus haben, dass ihm in Folge seiner Lage im Hafen von London, sofort eine grosse Zahl von Tropenkranken zu Gebote stehen wird, während das deutsche Institut nach Berlin verlegt werden soll, wo solche Kranke nur ausnahmsweise vorkommen. Koch meint zwar, dass das Material des Hamburger Seemannskrankenhauses dem Institut ohne Schwierigkeiten zu Gute kommen werde. Allein ganz abgesehen von den Kosten der Verbringung der Kranken von Hamburg nach Berlin, ist bei vielen, namentlich schwer Kranken, ein Transport unthunlich, und noch grösser wird die Zahl Derjenigen sein, die den Transport ablehnen, da sie in Hamburg ebenso gut behandelt werden und sie nicht Lust haben, lediglich um der Wissenschaft als Material zu dienen, die Reise nach Berlin zu machen. Es entsteht die Frage, ob es nicht zweckmässig wäre, nach dem Vorbilde

Englands das Institut an denjenigen Platz zu verlegen, wo die deutschen Tropenkranken naturgemäss zusammenströmen, nach Hamburg. Das Institut würde mit dem Sitze in Hamburg in viel ausgelehneterem Maasse den vielen in Hamburg sich aufhaltenden Schiffsärzten zu Gute kommen, als dies in Berlin der Fall sein könnte; diese würden auch einen nur kurzem Aufenthalt in der Hafenstadt zur Bereicherung ihrer Kenntnisse im Institut benutzen, andererseits ihre auf der Reise gemachten Erfahrungen dem Institut mittheilen können, so dass der wechselseitige Verkehr zwischen den Aerzten des Instituts und den im praktischen Tropicendienst stehenden Aerzten beider Theilen zum Vortheil gereichen würde. Bei der Wichtigkeit der Sache wäre vielleicht eine nochmalige Erörterung der Frage, wohin das deutsche Institut für Tropenhygiene zu verlegen sei, wohl angebracht.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 1. Mai bis 15. Mai 1899 den Kaiser Wilhelm-Kanal 620 Schiffe, darunter 261 Dampfer und 359 Segler. An der Durchfahrt theiligten sich: 474 deutsche, 80 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 46 holländische, 13 englische, 6 finnische und 1 russisches Schiff.

**Prüfungswesen.** Am Montag, den 26. Juni, wird in der Hamburger Navigationsschule mit einer Steuermannsprüfung und am Montag, den 3. Juli, mit einer Schifferprüfung für grosse Fahrt begonnen. Die Anmeldungen nimmt der Direktor der Navigationsschule, Herr Th. Niebour, z. Z. Vorsitzender der Prüfungs-Kommission, bis spätestens acht Tage vor Beginn der Prüfung entgegen.

**Prüfungswesen.** Dienstag, den 20. Juni d. J., Morgens 8 Uhr, beginnt in der Navigationsschule zu Geestemünde eine Prüfung zum Seestenermann, zum Schiffer auf grosser Fahrt, in Maschinenkunde und in Gesundheitspflege auf Seeschiffen. Meldungen dazu nimmt der Navigationsschul-Direktor Jungelaus in Geestemünde bis zum 19. Juni entgegen.

Eine Schiffbautechnische Gesellschaft ist am 23. Mai in Berlin nach dem Muster der bekannten englischen »Institution of Naval Architects« gegründet worden. Der Zweck der beim Amtsgericht in Berlin als Verein eingetragenen Gesellschaft ist, der Zusammenschluss von Schiffbauern, Rhedern, Offizieren der Kriegs- und Handelsmarine und anderen hiermit in Beziehung stehenden Kreisen behufs Erörterung wissenschaftlicher und praktischer Fragen zur Förderung der Schiffbau-Technik. Mittel zur Erreichung dieses Zweckes sind: 1. Versammlungen, in denen Vorträge gehalten und besprochen werden. 2. Drucklegung und Uebersendung dieser Vorträge an die Gesellschaftsmitglieder. 3. Stellung von Preisaufgaben und Anregung von Versuchen zur Entscheidung wichtiger schiffbautechnischer Fragen. Die Gesellschaftsmitglieder sind entweder: 1. Fachmitglieder, 2. Mitglieder, oder 3. Ehrenmitglieder. Fachmitglieder können nur Schiffbauer und Schiffsmaschinenbauer werden, welche das 28. Lebensjahr überschritten haben und einschliesslich ihrer Ausbildung, bezw. ihres Studiums, 8 Jahre in ihrem Fache thätig gewesen sind, und von denen eine Förderung der Gesellschaftszwecke zu erwarten ist. Mitglieder können alle Herren werden, die vermöge ihres Berufes, ihrer Beschäftigung, oder ihrer wissenschaftlichen oder praktischen Befähigung im Stande sind, sich mit Fachleuten an Besprechungen über den Bau, die Einrichtung und Ausrüstung sowie die Eigenschaften von Schiffen zu betheiligen. Zu Ehrenmitglieder können vom Vorstande nur solche Herren erwählt werden, welche sich um die Zwecke der Gesellschaft hervorragend verdient gemacht haben. Jährlich soll im November in Berlin die Hauptversammlung abgehalten werden, in der zunächst geschäftliche Angelegenheiten erledigt werden, worauf die Vorträge und ihre Besprechung folgen.

**Die Reise um die Erde.** Der russische Minister des Verkehrswesens hat, um den Vortheil, welchen die zukünftige sibirische Bahn solchen Leuten, denen es an Zeit mangelt, zu bringen vermag, folgende Gegenüberstellung vor Augen geführt: 1) Eine Reise um die Erde unter den gegenwärtig gegebenen Reisegelegenheiten: Von New-York nach Southampton 6 Tage; von Southampton nach Brindisi (via Paris) 3½ Tag; von Brindisi nach Yokohama (durch den Suez-Kanal) 12 Tage; von Yokohama nach St. Francisco 10 Tage und von St. Francisco nach New-York 4½ Tag = zusammen 66 Tage. 2) Dieselbe Tour, d. h. um die Erde, mit Benutzung der sibirischen Bahn: Von Bremen nach St. Petersburg 1½ Tag; von St. Petersburg nach Wladiwostok (mit der Bahn 48 Kilometer in der Stunde) 10 Tage; von Wladiwostok nach St. Francisco (mit der Ocean Pacific-Comp.) 10 Tage; von St. Francisco nach New-York 4 Tage und von New-York nach Bremen 7 Tage = zusammen 33 Tage. — Also grade die Hälfte an Zeit. Die meisten Reisenden dürften wohl trotz der durch die sibirische Bahn in Aussicht gestellten Reiseabkürzung die 66 Tage-Tour benutzen, denn ein nach ununterbrochener zehntägiger Bahnreise in Wladiwostok landender Tourist müsste wahrscheinlich vermittelst Tragbahre an Bord des seiner harrenden Ocean-Pacific-Dampfers transportirt werden. Schon die von New-York nach Frisco und viceversa in einer Tour beförderten Passagiere sind meistens halbtodt oder wie »gerädert« am Bestimmungsorte.

**Französische Post-Dampfersubvention.** Der französische Senat bewilligte debattelos folgende vom Minister des Post- und Telegraphenwesens für 1899 vorgeschlagene Postdampfersubvention:

Calais-Dover . . . . .	250 000 Frank
New-York und Antillen . . . . .	11 258 000 „
Indochina und Japan . . . . .	6 083 688 „
Algier, Tunis, Tripolis und Marocco . . . . .	1 850 000 „
Australien und Neu Caledonien . . . . .	3 107 936 „
Afrika-Ostküste und Indien . . . . .	1 924 640 „
Afrika-Westküste . . . . .	500 850 „

Gesamt 24 975 114 Frank.

**Feuerschiff im Miramichi-Fluss.** Das gänzliche Fehlen von Feuerschiffen an der Kanadischen Küste hat sich schon verschiedentlich zum Schaden von Schiff, Ladung und Personal fühlbar gemacht und ist wiederholt Gegenstand berechtigter Klagen gewesen. Ganz besonders sind die Feuerschiffe bei Nantucket-Shoal und Diamond Reef (Hatteras), welche der Leuchtfeuerbehörde der Ver. Staaten unterstehen, als nachahmenswerthes Beispiel erwähnt. Aus Montreal wird uns im Zusammenhang hiermit geschrieben, dass die Kanadische Regierung sich entschlossen hat, unvorzüglich mehrere Feuerschiffe an der Küste zu errichten. In erster Linie ist Cap Sable ausersuchen, wahrscheinlich — man nimmt es wenigstens an — in Folge der Strandung des Allan Dampfers »Castilian«, welcher Unfall hauptsächlich auf den Mangel eines Feuerschiffes am genannten gefährlichen Cap zurückzuführen ist. Ein amerikanisches Fischerfahrzeug, »Frederick Geering«, welches von der Kanadischen Regierung vor zwei Jahren beschlagnahmt wurde, wegen muthwilliger Uebertretung der Fischereigesetze und später auf dem Auktionswege von der Regierung für 800 \$ gekauft war, soll in ein Feuerschiff umgewandelt und quer ab vom Miramichi-Fluss stationirt werden. Bekanntlich herrscht auf jenem Revier im Sommer eine lebhafto Bretter-Fahrt. Wegen der gefährlichen dort befindlichen Bar sind schon viele Schiffe gestrandet, wodurch das Renommé des Platzes gelitten hat.

**Der Verlust Antwerpens durch den Qual-Einsturz** scheint doch folgenschwerer zu sein, als man Anfangs anzunehmen berechtigt war. Bekanntlich waren 2000 m neue Quais im Bau, davon sollten 400 im September 1899, 400 im Juni 1900 und

1200 im September 1900 fertig gestellt sein. Das neue Mauerwerk ist um 1½ m gewichen und im Terrain selbst eine 15 m breite Aushöhlung entstanden. Da die Abrutschung der neuen Quaimauern unausgesetzt fort dauern soll, ist die Gefahr vorhanden, die ganze Arbeit niederreißen zu müssen. Der Antwerpener Hafenverkehr wird furchtbar geschädigt, da die alten Hafensaccomodationen gänzlich unzureichend sind. Dieses durch elementare Kraft in einer Nacht hervorgerufene Ereigniss kann Verkehrsverschiebungen von unberechenbarer Tragweite nach sich führen.

**Belgische Südpolarexpedition.** Die in Antwerpen erscheinende »Metropole« ist in der Lage über die auf der Südpolarexpedition erworbenen Beobachtungen und Erforschungen manche beachtenswerthe Mittheilung zu machen. Ganz besonders wichtig ist die Nachricht, dass de Gerlache schwere Unrichtigkeiten in den englischen Admiraltätskarten Gelegenheit hatte feststellen zu müssen. Zu einer dieser Richtigstellungen gehört, dass der Hughes-Golf eine zum Stillen Ocean führende Meerenge ist. Die »Belgica« erreichte in demselben den 65° S. Br. Hier waren die Expeditionstheilnehmer gezwungen zu überwintern, weil schwimmende Eisberge eine Ausfahrt unmöglich machten. Als das Thauwetter begann, wollte de Gerlache es benutzen, um sich los zu machen und die Ostwinde zu verwerthen. Die Mannschaft sägte in dem Eise einen 700 m langen Kanal, aber das Eis schloss sich wieder. Nunmehr wurden zwei auseinander laufende Kanäle gegraben in Gestalt eines Winkels, dessen Berührungspunkte die »Belgica« war. Die »Belgica« dampfte ab und schien befreit, als ein ungeheurer Eisberg ihr entgegen rollte. Nach erbitterten Anstrengungen gelang es am 14. März d. Js., diesen Eisberg mittels Dynamit zu sprengen. Das Schiff war frei, schlug die Richtung nach der Insel Peter I. ein und erreichte durch den Cockburnkanal am 23. März Punta Arenas. Die bedeutendste geographische Entdeckung ist die der neuen Meerenge. Die englischen Seekarten erwähnen ein Palmerland, das durch den Hughes-Golf mit dem Lande Crini verbunden ist. Diese Bucht ist eine Meerenge, die zum Stillen Ocean führt, weniger breit als die Magelhaensstrasse, aber gangbarer ist. Das Palmerland ist in Wahrheit ein aus zahlreichen Inseln zusammengesetztes Inselmeer. Eine Insel wurde nach dem argentinischen Geographen Moreno genannt. Die Peilungen haben festgestellt, dass die Territorialmeere eine gleichmässige Tiefe von 500 m haben, über die hinaus man plötzlich auf einen Abgrund von mehreren tausend Metern stösst. Somit ist das Vorhandensein einer ausgedehnten continentalen unter dem Wasser befindlichen Hochebene erwiesen. Daraus folgt, dass weiter im Süden ein südliches Polarfestland vorhanden sein muss, das die Fortsetzung dieses unter dem Wasser befindlichen Continentes ist.

### Kleine Mittheilungen.

Der American Doppelschrauben-Liner »Paris« ist bei den Manacles, unweit der Unfallstelle des »Mohegan« gestrandet. Abbrüggungsversuche, die bisher nutzlos waren, dürften, wenn erst geeignete Hülfe zur Stelle ist, Erfolg haben. Ueber die Ursache der Strandung liegen so widersprechende Nachrichten vor, dass von ihrer Widergabe vorläufig Abstand genommen wird. Menschenleben sind nicht verloren.

Der New-Yorker Staat hat mit einer in der Stadt New-York domicilirten Firma den längst erwarteten Kontrakt abgeschlossen, demzufolge der innere Kanal von den Narrows dicht unter Sandy Hook bis innerhalb der Bar auf eine gleichmässige Tiefe von 40' gebracht wird. Somit können nach Beendigung der bereits in Angriff genommenen Baggerarbeiten, Schiffe aller Grösse selbst unter den ungünstigsten Wasserverhältnissen gefahrlos den Hafen von New-York erreichen.

Cherbourg ist im Jahre 1898 zweiundvierzig Mal von Dampfern der Hamburg-Amerika Linie und des Norddeutschen Lloyd angelaufen. Die Anzahl der gelandeten resp. dort an Bord genommenen Passagiere betrug 2795; davon 2527 erster und 268 zweiter Classe.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 18. d. M. gut besuchten Versammlung wurden zunächst 4 Herren zur Aufnahme in den Verein vorgeschlagen. An Eingängen waren zu verzeichnen: »Notices to Mariners«, das zweite Rundschreiben des Deutschen Nautischen Vereins, Zuschriften von Mitgliedern von Hongkong, Guaymas, Batum, Havre, München, Papenburg, Kiel, Uetersen und hier. Mitgeteilt wurde sodann seitens des Vorstandes, dass das Schiff »Hebe«, welches am 22. März 1898 von Barry abging, als verschollen erklärt sei. Leider habe der Verein wieder ein allgemein geachtetes und beliebtes Mitglied, Herrn F. L. H. Kriwitz durch den Tod verloren. Die Anwesenden ehren das Andenken des in Ausübung seines Berufes verstorbenen Kollegen in der üblichen Weise. Ferner wurde mitgeteilt, dass die Hamburg-Südamerika-Linie anerkennenswerter Weise ihren zweiten sowie dritten Offizieren eine Gagenerhöhung von 10 resp. 15 % bewilligt habe. Hingewiesen wurde hierauf auf das Landeskomité des Deutschen Flotten-Vereins und die Anwesenden ersucht, recht zahlreich beizutreten. Nachdem noch einige interne Angelegenheiten verhandelt waren, wurde die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 25. Mai 1899.

Ausfrachten sind nach wie vor knapp und flau. Heimfrachten sind fast von allen Richtungen fest. Nachstehend führen wir einige der uns zu Ohren gekommenen letzten Abschlüsse auf:

- Andes«, Hull/Algoa-Bay, 18/—, Kohlen.
- Syfeld«, Philadelphia/Japan, 22 Cents per Kiste Petroleum für einen Platz.
- Constance«, Salpeterplatz/Europa, 28/6 minus 1/3, direct.
- Falkirk«, Salpeterplatz/Europa, 28/3 minus 1/3, direct.
- Pomona«, Salpeterplatz/Europa, 27/6 minus 1/3, direct.
- Talisman«, Newcastle NSW/Westküste, 15/— minus 6 d. direct, Kohlen.
- Falls of Dee«, Melbourne/Europa, 25/—, Getreide.
- Andes«, Neu Seeland/London, 30/—.

## Sprechsaal.\*)

(Eingesandt.)

Seit mehreren Jahren bin ich eifriger Leser der »Hansa« und habe als solcher mit unvermindertem Interesse alle erwähnenswerten Vorgänge auf dem Gebiete der Seeschifffahrt mit grosser Aufmerksamkeit verfolgt. Seit einigen Wochen ist mir Das nicht mehr möglich, da ich kein Abonnent Ihres Blattes und mir die Einsicht in dasselbe nur gestattet war. Wahrscheinlich dürfte es Sie aber interessieren, wie es kam, dass ich auf die Lektüre verzichten musste. Die Sache ist nun

leicht zu beantworten, nämlich die Stelle, auf deren Kosten (zu denen ich zum Theil auch beigetragen) die »Hansa« gehalten wurde, hat Ihnen das Abonnement gekündigt. Und warum? Weil Sie die Wahrheit gesagt haben. Es mag zu Grossvaters Zeiten der Wahlspruch gegolten und Anerkennung gefunden haben: »Mit der Wahrheit kommt man am Besten durch.« Heute ist das nicht mehr der Fall. Wie konnten Sie in dem Artikel »Bestand der deutschen Kauffahrteischiffe« nachdem Sie sich über die Räumtezunahme der Segler gefreut, schreiben:

»Ausgenommen Mecklenburg, dessen Seglerflotte von 94 mit 46 713 t im Jahre 1896 auf 57 mit 30 434 t zurückgegangen ist. Bedenkt man, dass Rostock vor noch nicht langer Zeit — etwa vor zwei Decennien — hinsichtlich seiner Seglerflotte gleich hinter Hamburg und Bremen rangirte und heute erst in fünfter Reihe genannt wird, so fragt man, und nicht unberechtigt, nach der muthmaasslichen Ursache dieses Niederganges. Vielleicht schafft die Erwähnung, dass das Rhedereigenschaft in der Warnowstadt vorwiegend noch nach Grossvaterbrauch betrieben wird, eine Erklärung. An dem Verdienst und häufiger noch an dem Deficit, welches sich am Ende des Geschäftsjahres in einzelnen Segelschiffahrtsbetrieben herausstellt, participiren einige Dutzend Rheder — nicht selten an den Schiffer durch verwandtschaftliche Bande geknüpft — unter einen Correspondenzrheder. Es ist nun leicht begreiflich wenn sich ehemalige Schiffsparter nach schlechten Erfahrungen nicht wieder zum Zeichnen neuer Parten usw.«

Das war total verkehrt, denn diese absolut den That-sachen entsprechende Notiz fiel wie eine Bombe in die Kreise hinein, denen sie galt und wirkte auch entsprechend. Wäre ich an Ihrer Stelle gewesen, so hätte ich mich damals etwa folgendermassen ausgedrückt:

»Das alte konservative Rostock, oder vielmehr dessen Schifffahrts-Elite, haben sich nicht durch das Aktiengesellschaftswesen Hamburgischer- und Bremer Rheder blenden lassen. Was um so mehr anzuerkennen ist, als viele Söhne der Stadt in diesen sogenannten modernen Schifffahrtsbetrieben Beschäftigung zu suchen für angezeigt hielten. Die Rostocker haben, wie es schon zu Zeiten des alten Fritz Mode war, ihre Partnerhederei weiter betrieben und als verständnisvolle Schwärmer des Antiken das zur Jetztzeit seltene Vergnügen, recht alte Schiffe ihr eigen zu nennen. Ist auch die Rostocker Seglerflotte an Umfang zurückgegangen, solchen Erscheinungen bringt der stolze Bürger Rostocks souveräne Geringschätzung entgegen. Denn er kann auf Grund statistischer Aufmachungen nachweisen, dass es viele andere Seestädte giebt, deren Segelschiffsflotte an Umfang geringer als die der geliebten Warnowstadt ist. Beispielsweise Rügenwalde, Stolpmünde und andere Verkehrscentren mehr.«

Warum haben Sie nicht in dieser Weise geschrieben? Solche Worte hätten lebhaften Widerhall gefunden. Dann haben Sie in No. 17 auf der ersten Seite gesagt: »Sie würden mit Freuden begrüßen, wenn Rostocks Bürger aus ihrer Lethargie erwachen usw.« Die Rostocker apathisch der Seefahrt gegenüber?! Sie sind im Irrthum, bester Herr Redakteur. Kommen Sie mal zu uns, so des Morgens zwischen 9 und 11 Uhr und besuchen Sie solche Stellen, an denen sich die Rostocker Schifffahrtstintelligenz aufhält. Da können sie die unglaublichesten Sachen über Nautik, Rhedereiwesen und Seemannschaft hören. — Im Uebrigen rathe ich Ihnen, That-sachen, sobald ihr Inhalt irgend einem Ihrer Leser unangenehm erscheinen könnte, zu verschweigen. Oder hat eine nautische Zeitschrift etwa den Zweck, ungeachtet der Gefühle der Leser, Kritik an bestehenden Verhältnissen und Vorschläge für neue Bestrebungen auf dem Gebiete des Seewesens zu machen? Die Beantwortung dieser Frage möchte ich den geehrten Lesern überlassen.

Rostock.

A. S.

\*) Ohne Verantwortung der Redaktion.



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1884 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 22.

Hamburg, den 3. Juni.

XXXVI. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt. — Marcus Voss aus Travemünde seine beschwerliche Reise nach Grönland. — Seeamts-Verhandlungen. — Hamburger Schiedsgericht für Kollisionssachen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Sprechsaal.

### Auf dem Ausguck.

Unser an Abwechslungen so mannigfaltiges Zeitalter hat in den letzten Wochen wieder einige Lohnkämpfe hervorgebracht. Kaum, dass der durch den Ausstand der Binnenschiffer emporgewirbelte Staub Zeit fand, sich zu legen, fingen die **Stettiner Seeleute** schon wieder zu rühren an. Jedoch dank des mit Festigkeit verbundenen Entgegenkommens der Stettiner Rheder und Kapitäne hatte dieser vom »Pommerschen Seemannsverein« inscenirte »Putsch« nur kurze Lebensdauer. Am 25. Mai traten die Seeleute in den Ausstand und am 27. beschlossen sie, nachdem ihnen eine Heuererhöhung um 3 *M.* zugestanden war, wieder die unterbrochene Arbeit aufzunehmen. Wenn trotz der für einen Lohnkampf überaus kurzen Dauer, 48 Stunden, der Bewegung seitens der Presse und des Publikums grössere als nöthige Aufmerksamkeit geschenkt ist, so geschah es, weil das Vorgehen eines Theils der Strikenden die schärfste Kritik herausforderte. Und Das mit Recht. Denn nicht allein stellenlose, also nach keiner Seite gebundene Seeleute zählten zu den Ausständigen, sondern vielmehr auch die durch Musterrolle an Schiff und Rheder Verpflichteten. Sie verliessen ohne Erlaubniss das Schiff und gesellten sich zu den im Ausstand befindlichen Seeleuten, wurden also Deserteure. Gegen Einzelne nahmen die Rheder polizeiliche Hülfe in Anspruch und ordneten deren zwangsweisen Transport an Bord an, gegen die Mehrzahl

sind, nachdem der »Putsch« vorüber, die Verfolgungen eingestellt. Wenn auch, wie es in der Presse verlautet, das Striko-Comité selbst, das gesetzwidrige Vorgehen der Kontraktbrüchigen streng verurtheilt hat, so ist damit aber noch nicht der höchst unliebsame Eindruck verwischt, den die Handlungsweise der Deserteure hervorgerufen hat. Nachstehend die von den Stettiner Seelenten vor Beginn des Ausstandes gestellten, später nicht bewilligten Forderungen:

1) Die Heuer rechnet vom Tage der An- bis zum Tage der Abmusterung, bei Verschickungen vom Tage der Abreise von Anheuerungshafen, sie beträgt für Zimmerleute und Köche 75 *M.*, Bootleute 70 *M.*, Heizer, Matrosen, sowie volle Stewards 55 *M.* 2) Wenn die Zahl der Mannschaft sich während der Reise vermindert, so ist der Schiffer verpflichtet, in dem ersten Hafen, der erreicht wird, bezw. in dem, in welchem sich das Schiff z. Z. befindet, ohne Rücksicht auf die dort ortsübliche Heuer, die Mannschaft zu ergänzen. Falls dies nicht geschehen kann, so ist die dadurch ersparte Heuer unter die so geschwächte Kategorie der Schiffsmannschaft zu vertheilen. 3) Die Mannschaft hat Anspruch auf  $\frac{1}{4}$  Bergelohn, dieser ist gleichmässig zu vertheilen. 4) Wenn die Verhältnisse es erfordern, ist die Mannschaft verpflichtet, im Hafen Wache zu geben, jedoch ist dies als Ueberstunden zu bezahlen. Ankerwachen sind hiervon ausgeschlossen. Vorzuziehen bleibt aber, der Sicherheit wegen, die Einmannswache. 5) Ueberstunden werden mit 40 Pf. und jede angefangene Stunde für voll bezahlt. Als Ueberstunden gelten die Arbeitsstunden vor 6 Uhr Morgens und nach 6 Uhr Abends im Hafen, ebenso die Arbeit auf der Freiwache. 6) Als Ueberstunden werden auch Sonntagsarbeiten, als da sind Verholen des Schiffes, Deckslast zurren, Deck waschen, Lösch- und Ladegeschirr auf- und abbringen, gerechnet. 7) Heizer der Freiwache, die beim Einlaufen des Schiffes in den Hafen an der Umsteuerung stehen müssen,

haben hierfür Ueberstunden zu verlangen, ebenso wird Kohlentrimmen auf der Freiwache als Ueberarbeit gerechnet. 8) Die Kündigung ist gegenseitig und hat innerhalb 24 Stunden nach Ankunft des Schiffes in einem deutschen Hafen zu erfolgen. 9) Die Mitglieder des pommerschen Seemanns-Vereins beantragen die Mitwirkung eines, von ihnen selbst gewählten Mitgliedes an der Heuerstelle.

Die stenographischen Berichte über die **diesjährigen Verhandlungen des Nautischen „Vereinstages“ und des „Verbandstages“** Deutscher Seeschiffer Vereine sind nunmehr als Broschüren herausgegeben und stehen den Mitgliedern der Einzelvereine kostenlos zur Verfügung. Der Inhalt beschäftigt sich mit wichtigen im Laufe des letzten Jahres von den Nautischen, Seeschiffer- und Seemanns-Vereinen erörterten Fragen, die zur endgültigen Erledigung an den Deutschen Nautischen Verein resp. den Verband Deutscher Seeschiffer Vereine gelangt sind. Aus diesem Grunde und weil in vielen Fällen eine Anregung zur Diskussion über die verschiedenen Themata, von aktiven Seelenten, den Mitgliedern der Einzelvereine ausgegangen ist, dürfte der Inhalt ein allgemeines Interesse beanspruchen, und die Lektüre zu empfehlen sein. Es mag hier ganz besonders auf die eingehenden Erörterungen über die Reformirung des Navigations-schulwesens resp. der Prüfungsvorschriften hingewiesen werden. Sowohl auf der Tagesordnung des Vereins- als des Verbandstages, war dieses Thema der Mittelpunkt und der am lebhaftesten umstrittene Gegenstand. Neben dem Reichsprüfungs-inspektor und anderen hervorragenden amtlichen Vertretern, haben Rheder, Schiffer und Steuerleute, sowie Navigationschuldirektoren und -Lehrer ihre Ansichten klar gelegt. In sozialer wie wirtschaftlicher Beziehung nicht minder wichtig, sind die beiden Punkte »Tarif im Kaiser Wilhelm-Kanal« und »Wittwen- und Waisenversorgung der Seeleute«. — Ist auch s. Z. an dieser Stelle schon kurz über die Verhandlungen der verschiedenen Tage referirt, so geschah es doch nur auszugsweise und unvollkommen; ein solcher Mangel haftet dem Inhalt beider Bücher natürlich nicht an.

Die an anderer Stelle veröffentlichte **Seereise-Beschreibung aus dem Jahre 1777** ist uns von Herrn Kapitän Seeth, Hamburg, in freundlicher Weise zur Verfügung gestellt. Das Original-Manuscript wandert später in den Besitz des Vereins Deutscher Seeschiffer zu Hamburg resp. in dessen werthvolles Museum. Aenderungen oder Kürzungen im Texte sind nicht vorgenommen, auch dann nicht, wenn der Verfasser, Herr Marcus Voss aus Travemünde, einzelne Begebenheiten wiederholt geschildert hat. Charakteristisch für die damalige Zeit und die Religiosität der Seeleute sind die Dankgebete nach jeder grösseren überstandenen Gefahr, oder auch

wenn voraussichtlich Gefahr im Verzuge stand. Heute schreibt man die erfolgreiche Ueberwindung durch elementare Gewalt entstandener Hindernisse dem Zufall — oder auch dem Glück zu, damals einer gnädigen Fügung des Himmels, trotzdem der bereits seit 33 Jahren Proussens und nicht minder Deutschlands Geschicke stark beeinflussende grosse König, nach dessen Ausspruch »Jeder nach seiner Façon selig werden kann« wirkte. Ein Schiffer der Gegenwart, der, in ähnlicher Lage wie am 16. Novbr. 1777 Kapt. Voss, eine nothwendige Dienstleistung vom Vormittag auf den Nachmittag verschiebt, weil es zufällig nach dem Kalender Sonntag ist und er das Bedürfniss religiöser Erbauung am Vormittag empfindet, würde, wenn als Folge solcher Maassnahme ein Unfall passirte, wahrscheinlich eine Confiscation seines Schifferpatentes erleben. Jedoch zur Rehabilitirung von Kapt. Voss mag erwähnt werden, dass es, als er lebte, weder Seeschiffer-Befähigungszeugnisse, noch Seeämter, geschweige denn Beamte — unserer lebenden seemannischen Generation als Reichskommissare bekannt — gab, auf deren Antrag nicht selten die vorhin angedeutete Confiskation erfolgen soll. Sehen wir von einzelnen Nebensächlichkeiten ab, so muss man gestehen, Marcus Voss und Gefährten haben mit nachahmenswerther Ausdauer und beneidenswerthem Erfolg Gefahren überstanden, wie sie beschwerlicher dem durch seine Polarexpedition und nicht minder durch seine Reden und Broschüren bekannten Nansen kaum entgegengetreten sind. Aus der Beschreibung geht leider nicht hervor, ob Marcus Voss gleich Friedhof Nansen, seine Erlebnisse einem grösseren Publikum — falls nicht durch Schrift so durch mündliche Uebertragung — gegen klingende Münze zugänglich gemacht hat, anderenfalls wäre es gewiss interessant, etwas von dem materiellen Erfolge seiner Bemühungen zu erfahren.

Das Gebahren der Antwerpener Quaiverwaltungs-Beamten, hatte, wie hier schon vor zwei Jahren erwähnt ist, ausländische Rheder, vornehmlich dänische und englische, zu herber öffentlicher Kritik über den **Betrieb der Antwerpener Hafenanlagen** herausgefordert. Beladene zum Löschen bereitliegende Schiffe waren tagelang verurtheilt, unthätig zu liegen, weil die Quaischuppen, die für die Schiffe bestimmten Löschräume, mit den ausgeladenen Waaren anderer, längst gelöschter Schiffe bestaut waren. Klagen und Beschwerden über das Personal bei den vorgesetzten Behörden waren erfolglos. Nicht unbegründet nahmen die Beschwerdeführenden schliesslich an, dass die unmotivirte Handlungsweise der Hafenbeamten an maassgebender Stelle gutgeheissen, wenn nicht gar gewünscht werde. Da, wie gesagt, die Reschworden Einzelner nutzlos

blieben, glaubte sich die »Liverpool Steamship Owners Association«, zu deren Mitgliedern die geschädigten Rheder gehörten, berechtigt, bei der Antwerpener Handelskammer, der ausschlaggebenden Stelle, vorstellig zu werden. Diese Maassnahme hatte einen Briefwechsel zwischen beiden Korporationen zur Folge, der erst in ganz jüngster Zeit als abgeschlossen betrachtet werden kann. Mr. Normann Hill, der Wortführer der Liverpooller Rhedervereinigung, liess sich mit echt englischer Zähigkeit durch keine noch so beschwichtigenden Antworten der belgischen Handelskammer in seinem Entschluss, das Recht der Mitglieder zu wahren, beeinflussen. Seinem konsequenten Vorgehen ist es wohl zum Theil gelungen, von der allein für den Hafenbetrieb Antwerpens maassgebenden Handelskammer Versprechungen zu erhalten, die nicht nur alle Forderungen der englischen Rheder erfüllen, sondern auch durchblicken lassen, dass die von der Handelskammer abhängigen Hafenbeamten auf höheres Geheiss aus dem Grunde gehandelt haben, weil die z. Z. bestehenden Hafennaccomodationen, Quais, Lagerhäuser, Eisenbahnverbindung, zum Umfang des Hafenverkehrs in keinem Verhältniss standen. Die Handelskammer fürchtete, und von ihrem Standpunkt gewiss erklärlich, dass ein Eingestehen der Unzulänglichkeit der Hafenanlagen dem Verkehr der belgischen Metropole schweren Abbruch bieten werde. Ferner hoffte sie, bis zum September kommenden Jahres, dem Zeitpunkt der zuerst beabsichtigten Inauguration der neuen Quaianlagen, die Beschwerdeführer durch Ausflüchte hinhalten zu können. Diesen schönen Traum haben die türkischen Elemente in einer Nacht zerstört. Wenn, wie wir bereits in voriger Nummer andeuteten, die durch die Bodensenkung zum Theil vernichteten Neubauten zur Wiederaufrichtung — falls diese überhaupt möglich — langer Jahre bedürfen, dann muss Antwerpen nolens volens für lange Zeit auf die führende Rolle in Holland-Belgien ebenso verzichten, wie auf die Anwartschaft mit Hamburg in erfolgreichen Wettbewerb treten zu können. Der grossen deutschen Seestadt bliebe dann im europäischen Continent nur ein gefährlicher Rivale: Rotterdam.

Nicht genau im Zusammenhang mit den vorstehenden Angaben, wohl aber im Anschluss an dieselben mag folgende Mittheilung dienen, die uns von sehr geschätzter Seite zugeht:

»In einem von dem Führer eines Dampfers unterzeichneten Connossement's über eine Ladung Waaren nach Antwerpen befand sich die Clausel, dass dem Schiffer, im Falle des Verzugs der Ladungsempfänger, das Recht zusteht, die Waaren in Leichter zu löschen. Als der betreffende Dampfer in Antwerpen ankam, gaben die Hafenbehörden die Erlaubniss, dass derselbe in einem der inneren Hafenbassins (Bassin Lefèvre) an einer bestimmten Boje festmachen könne. Weil sich die Waarenempfänger nicht meldeten, liess der Kapitän, seinem durch die erwähnte Clausel bestätigten Rechte gemäss, die

Güter in Leichter ausladen. Später verweigerten die Empfänger die Zahlung der Leichterkosten. Hierbei ist zu bemerken, dass alle nach Antwerpen bestimmten Schiffe beim Passiren Vlissingens, von dort nach Antwerpen telegraphisch angemeldet werden, um die Rheder und Ladungsinteressenten in den Stand zu setzen, rechtzeitig die nöthigen Vorkehrungen treffen zu können. Der Schiffer resp. die Rhederei des in Rede stehenden Dampfers wandte sich nach der Zahlungs-Weigerung der Ladungsempfänger an das lokale Handelsgericht, welches unter Hinweis auf eine ältere Rechtsprechung entschied, »dass der Dampfer im Hafen von Antwerpen nicht früher als bereit zum Löschen angesehen werden könne, als bis er am Bollwerk liege.« Die Leichterkosten wurden deshalb dem Schiffsführer auferlegt.

Es scheint im Interesse deutscher Rheder und Schiffsführer gehandelt, wenn Vorgänge, wie der erwähnte, grösstmögliche Verbreitung finden.

Die britische Handelskammer zu Constantinopel hat ihre elfte Jahresversammlung abgehalten. Aus diesem Anlass haben das Direktorium und der Vorsitzende der Corporation den Mitgliedern eingehend Bericht erstattet, über die **Lage des britischen Handels in der Türkei**. Beschränken wir uns auf den Inhalt der Ansprache des Vorsitzenden. Er enthält so verschiedene beachtenswerthe Momente und beschäftigt sich so eingehend mit den erfolgreichen Bestrebungen des deutsch-türkischen Verkehrs, dass einzelne Stellen wohl der Wiedergabe werth sind. Vorerwähnt sei, dass sich durch die ganze Rede, einerlei, welches Thema erörtert wird, Unzufriedenheit seitens des Vortragenden, Sir J. William Whittall, bemerkbar macht. Unzufriedenheit nicht nur, weil der britische Verkehr mit der Türkei Jahr aus Jahr ein geringer wird, sondern weil diese Verkehrsabnahme nicht zum Mindesten einer Nation, der deutschen, zu Gute kommt, die überall auf dem Erdball im friedlichen wirthschaftlichen Kampfe mit den Briten Erfolge aufzuweisen hat. Auf Grund der neuesten Angaben ist der Werth der deutschen Einfuhr nach der Türkei von 6 Millionen Mark im Jahre 1880 auf 31 Millionen Mark in 1897 gestiegen. Trotzdem steht Deutschland erst an vierter Stelle, nämlich hinter England (140), Oesterreich (65) und Frankreich (50 Millionen Mark. Nach gedrängter Uebersicht der allgemeinen Geschäftslage wendet sich der Redner mit berechtigten Unwillen gegen die ausser Verhältniss hoch stehenden Abgaben der Constantinopler Quai-Gesellschaft. Gelang es den vereinigten ausländischen Handelskammern, resp. deren Delegirten, auch die Gesellschaft zu einer Reduktion der Quai-gebühren zu veranlassen, so wurde dieser Erfolg durch alle möglichen daran geknüpften Bedingungen wieder illusorisch gemacht. Entrüstung kennzeichnete denjenigen Theil der Rede, welcher sich mit dem in Verwaltung einer deutschen Gesellschaft befindlichen Heider-Pascha-Qai beschäftigt. Nach den Ausführungen Sir Whittall's müssten für gewisse



Güter in Zukunft doppelte Quaiabgaben, einmal in Constantinopel an die französische Quaigesellschaft, das andere Mal in Haider-Pascha an die deutsche hinterlegt werden. Angesichts solcher Zumuthung, sei es Pflicht der grossbritannischen Regierung für die Interessen ihrer Unterthanen einzutreten.

Dann berührt der Redner die staatlich subventionirten ausländischen Dampferlinien und deren Bestrebungen in türkischen Häfen. Hierbei ist dem Herren ein Irrthum unterlaufen, insofern als er zu den staatlich unterstützten Rhedereien auch die deutschen rechnet. Es kann sich doch nur um die Hamburger Levante-Linie handeln, die unseres Wissens — will man den ermässigten Bahntarif nicht hinzurechnen — keinen Pfennig Staatsunterstützung erhält. Herr Whittall, als eingefleischter und zu gleicher Zeit eingebildeter Engländer lebt mit einzelnen seiner Stammesgenossen noch immer in dem trügerischen Wahn, dass die deutsche Schifffahrt nur infolge gewährter Subventionen ihre nicht wegzuleugnenden Erfolge aufzuweisen habe. Er kann nicht glauben, dass auf Grund der bedeutenden Leistungsfähigkeit des deutschen Personals und des erstklassigen, meist auf deutschen Werften gebauten Materials, welche beide der Direktive hochintelligenter deutscher Rheder folgen, die schwarz-weiss-rothe Flagge fortwährend an Bedeutung gewinnt. Unter Berücksichtigung unseres deutschen überseeischen Verkehrs, kann es garnicht schaden, wenn einflussreiche Engländer, zu denen Sir Whittall fraglos zu rechnen ist, diese irrthümliche Auffassung nähren und sich bewahren. Denn sie werden von falschen Voraussetzungen ausgehend, niemals — oder erst zu spät — die richtigen Gegenvorkehrungen treffen können. Allerdings, wir wissen es nur zu gut, in anderen Theilen der Erde, auf denen ein wirtschaftlicher Kampf zwischen Teutonen und Angelsachsen besteht, haben die maassgebenden englischen Persönlichkeiten längst erkannt, dass die individuellen Eigenschaften des Nebenbuhlers die Waffen sind, mit denen der Kampf siegreich zu Ende geführt wird.

In der Shipmaster's Society, London, hat kürzlich Kapt. Chandler einen auf gemachte Erfahrungen gestützten Vortrag über das Verhältniss der **Schiffsführer zu den Consuln des Auslandes** gehalten. Da die ganze Rede einen mehr oder minder gegen die Consuln gerichteten Charakter trug, folgte nicht nur eine recht lebhafte Diskussion zwischen den anwesenden Vereinsmitgliedern, sondern auch in der Tagespresse eine sehr anregende Polemik. So ziemlich alle nennenswerthen Organe haben im Laufe der letzten Wochen, der seit dem Vortrage verflossenen Zeit, Stellung für oder wider Kapt. Chandler resp. die Consuln genommen. Dieser Vorgang beweist, dass einestheils den Verhandlungen

der »Society« eine grosse Bedeutung beigemessen wird und dass andererseits Kapt. Chandler, wenn er das Verhältniss zwischen britischen Schiffsführern und Consuln im Auslande sehr der Verbesserung bedürftig hält, nicht ganz Unrecht hat. Was der kritisirende englische Schiffer ganz besonders ironisch beleuchtete, war das Uebermaass von Wichtigkeit, welches sich einige Consuln im dienstlichen Verkehr mit Kapitänen in ganz unmotivirter Weise selbst beilegen. So erwähnte er einen Vorfall, demzufolge ein Viceconsul verschiedene Meinungsverschiedenheiten am Schnellsten aus der Welt zu schaffen glaubte, durch die Drohung, dem Kapitän das Patent zu entziehen. Ganz besonders machte der Redner den britischen Consuln zum Vorwurf, ungenügend die Interessen des Schiffers und der Schiffsoffiziere, also der Personen, welche für eine gute Disciplin verantwortlich sind, zu wahren. Als Argument führte er die s. Z. auch von uns berichtete Begebenheit an Bord des »Greylands« in Buenos Ayres an. — Wenn hier nun behauptet wird, der deutsche Schiffsführer resp. Schiffsoffizier habe zu Klagen in letztgenannter Richtung wenig oder gar keine Veranlassung, so werden diese Worte bei einigen Lesern Widerspruch hervorrufen, da in letzter Zeit in einem besonderen viel erörterten Falle der deutsche Consul nicht mit der nöthigen Objektivität vorgegangen sein soll. So lange aber unzweifelhafte Beweise für Behauptungen dieser Art nicht vorliegen, müssen wir die vorhin angedeutete Anschauung aufrechterhalten und den deutschen Consuln im Auslande nachsagen, dass sie im Sinne ihrer betrauten Mission handeln. Reibereien zwischen deutschen Consuln und deutschen Schiffsführern, kommen natürlich zuweilen vor und werden nicht ausbleiben, zumal der deutsche überseeische Verkehr in aufsteigender Bahn begriffen ist und demgemäss der Bedarf an deutschen Geschäftsträgern im Auslande von Jahr zu Jahr wächst.

Die »Générale Transatlantique« begegnet wegen ihrer **neuen Route, Havre-Pauillac-Newyork** auch bei Franzosen **heftigem Tadel**. Allerdings nicht aus den von uns in voriger Nummer angeführten Gründen, sondern weil die in die neue Linie eingestellten Schiffe, »Woolloomooloo« und »Warrnambool« noch unter englischer Flagge fahren. Die Beschwerdeführer »das General-Comité des Arbeitsausweises« in Havre, begründen ihre Maassnahmen mit dem Hinweis auf die Subventionen, welche die französische Rhederei vom Staate erhält. Eine, die Klage und deren Begründung enthaltende Denkschrift hat der Marineminister erhalten. Abschriften befinden sich in den Händen sämmtlicher Deputirter und der Redaktionen einflussreicher Blätter. »Phare de la Loire«, eines der also bereicherten Organe,

giebt den Inhalt des Memorandums ohne Commentar wieder, wahrscheinlich, um nicht die Gunst der kapitalkräftigten Inserenten zu verlieren. Wie übrigens andererseits aus »Moniteur Maritime« hervorgeht, soll die Aufnahme der beiden englischen Dampfschiffe in den Schiffspark der Rhederei nur eine Frage kürzester Zeit sein.

### Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgetheilt vom Reichsgerichtsrath Dr. Sievers.

9) Trägt der Verkäufer oder der Käufer die Gefahr der Verbodmung der Ladung? Zwischen zwei Hamburger Firmen war ein Kaufgeschäft über Blauholz abgeschlossen, abzuladen mit drei in Monte Christi ladenden Schiffen. Als Preis war der Betrag von  $\mathcal{M}$  5.75 für 50 kg ausgeliefertes Gewicht, falls nach einem englischen Hafen oder zwischen Havre und Hamburg beordert, oder  $\mathcal{M}$  5.95 für 50 kg, wenn nach der Ostsee beordert, ausgemacht. Der Bestimmungshafen sollte vor Zeichnung der Konnossemente angegeben werden. Im Uebrigen sollten die »London floating terms« gelten. Das Schiff »Chioggia«, das nach Goole beordert war, hatte eine schwere Reise und musste Falmouth als Nothhafen anlaufen um zu repariren. Zur Deckung der dadurch veranlassten Unkosten nahm der Schiffer ein Bodmerei-Darlehn gegen 30% Prämie auf. Da der Rheder das Darlehn nicht deckte, legte der Inhaber des Bodmreibriefes auf Schiff, Fracht und Ladung Beschlagnahme. Der Käufer der Ladung benachrichtigte seinen Verkäufer hiervon und machte ihn für die Bezahlung der Bodmereigelder verantwortlich. Der Verkäufer wandte sich an seine Assuradeure und ertheilte dem Käufer den Auftrag, die Freigabe der Ladung durch Zeichnung des üblichen Havarie-Reverses zu erlangen. Die Ladung wurde auch gegen einen von dem Abnehmer des Käufers ausgestellten Revers dieser Art ausgeliefert. Nachdem dann Havarie-grosse-Dispache aufgemacht war, bezahlte der Verkäufer den auf Ladung und Fracht entfallenden Theil. Da aber der Rheder der »Chioggia« die Bodmereigelder nicht zu bezahlen vermochte und der Verkäufer der Ladung auch freiwillig den ganzen Bodmreibrief nicht einlöste, kam das Schiff zum öffentlichen Verkauf. Nach dessen Ergebniss blieben noch £ 223.7.2 zur Freimachung der Ladung erforderlich. Nur ein geringfügiger Theil dieses Betrages konnte durch Aufrechnung gegen die Fracht beglichen werden, da diese grösstentheils schon im Voraus bezahlt war. Der Käufer verlangte vom Verkäufer Erstattung des von ihm dieserhalb bezahlten Betrages, weil der Verkäufer verpflichtet gewesen sei, ihm die Beträge zu ersetzen, welche er zwecks freier Auslieferung der Ladung habe be-

zahlen müssen. Es wäre Pflicht des Verkäufers gewesen, dafür zu sorgen, dass das Schiff den Bestimmungshafen erreichte, da andernfalls nach den »London floating terms« der Kaufvertrag hinfällig geworden wäre. Der Verkäufer habe im Bestimmungshafen die Ladung frei von allen Spesen auf die Waagschale liefern müssen. Hieraus folge auch die Pflicht zur Erstattung der Kosten der Aufbringung der Ladung aus dem Schiffsraume in der eingeklagten Höhe. Eine Abwälzung der Kosten auf das Schiff sei wegen Insolvenz der Rhederei unmöglich gewesen. Auch treffe den Verkäufer insofern ein Verschulden, als er unvorsichtiger Weise  $\frac{1}{10}$  der Fracht im Voraus bezahlt habe. Die Klage ist in allen drei Instanzen abgewiesen. Die dem Verkäufer obliegende Leistung gelangte mit der Abladung der Waare in Monte Christi zum Abschlusse, so zwar, dass nur noch die Uebergabe des Konnossements und der Versicherungspolice zu geschehen hatte. Erfüllungsort für den Verkäufer war also Monte Christi. Den Frachtvertrag mit dem Schiffe schloss der Verkäufer, wenn auch im eigenen Namen, doch nur im Interesse des Käufers ab. Musste er auch die Fracht selbst bezahlen, so hatte er sie doch im Voraus dem Kaufpreise zugeschlagen, wie aus der Vereinbarung eines zweifachen Preises je nach der Länge der Schiffsreise erhellt. War aber Monte Christi Erfüllungsort, so ging mit der Abladung die Gefahr auf den Käufer über. Freilich war nach den »London floating terms« vereinbart, dass, wenn das Schiff verloren gehe, oder den Bestimmungshafen nicht erreiche, das Geschäft in vollem Umfange, und, wenn ein Teil der Ladung in Folge stürmischen Wetters über Bord geworfen werde, dasselbe insoweit hinfällig (void) werden sollte. Abgesehen von diesen besonderen Ausnahmefällen aber trifft den Käufer nicht nur die Gefahr des Untergangs und der Verschlechterung der Waare, sondern auch die den Transport selbst berührende Gefahr, namentlich also auch die Gefahr, dass das Schiff unterwegs durch Unwetter Beschädigungen erleidet, wodurch das Anlaufen eines Nothhafens und die Aufnahme eines Bodmerei-Darlehn's erforderlich wird. Der Käufer kann den Verkäufer nicht dafür verantwortlich machen, dass in Folge solcher Verhältnisse die Waare mit einem Bodmerei-Pfand belastet im Bestimmungshafen eingetroffen ist. Daran ändert auch der Umstand nichts, dass Zahlung für »ausgeliefertes Gewicht« vereinbart ist. Ebensowenig aber lässt sich die Klage aus dem Gesichtspunkte einer nützlichen Geschäftsführung rechtfertigen. Auch hat es der Kläger an jeder näheren Begründung fehlen lassen, warum die vielfach übliche Gewährung von Frachtvorschüssen im vorliegenden Falle dem Verkäufer als eine schuldhafte Handlungsweise angerechnet werden soll.

Urtheil des 1. Civ.-Sen. vom 29. März in S. Pogo & Co. gegen Grullon & Co. Rep. I., 35/99.

10) Verantwortlichkeit des Schleppers für eine Collision in Folge LöSENS der Schlepptrasse. Der Schleppdampfer »Martha« sollte am 10. December 1896 einen Kahn vom Oberländerhafen nach dem Reiherstieg bringen und hatte die Fahrt bereits begonnen, als sich die Schlepptrasse während einer Wendung löste und der geschleppte Kahn in Folge dessen einen im Spreehafen vertäut liegenden Oberländer Kahn anrannte und beschädigte. Der Versicherer des Oberländer Kahns nahm den Schlepper auf Schadenersatz in Anspruch. Die Klage wurde in der ersten Instanz abgewiesen, in der zweiten und dritten Instanz aber für begründet erachtet. Es handelte sich lediglich um die Frage, ob der Schlepper für die ungenügende Befestigung der Trasse an Bord des geschleppten Kahnes verantwortlich sei. Festgestellt war, dass sich die Trasse gelöst hatte, weil der Schleppnagel des Kahnes schadhaft und unbrauchbar und die Trasse überdies nicht sorgfältig genug um den Nagel geschlungen war. Hierin liegt nicht bloss ein Verschulden des Führers des geschleppten Kahns, sondern auch ein Verschulden des Schlepperführers, der sich um die Befestigung des Kahns hätte kümmern müssen. Die vom Landgerichte geltend gemachten Erwägungen, dass dies mit Weiterungen verbunden gewesen wäre und möglicher Weise zu Streit mit der Mannschaft des Kahns geführt haben würde, sind nicht anzuerkennen. Selbst die vom Hafenmeister bezogene Thatsache, dass es im Hamburger Hafen nicht Sitte ist, dass der Führer des Schleppdampfers sich um die Befestigung kümmert, kann nicht ins Gewicht fallen. Bedient ein grösseres Schiff sich eines Schloppers, dessen Bewegungen von dem ersteren aus geleitet werden, so mag es der Sachlage entsprechen, dass nur die Führung des grösseren Schiffes für die Befestigung verantwortlich ist. Trifft jedoch, wie im vorliegenden Falle, eine solche Ausnahme nicht zu, so entspricht es ebenso der Sachlage, dass der Führer des Schleppers für die genügende Verbindung der einzelnen Bestandtheile des Schleppzuges unter einander sorgt, und es kann nur gebilligt werden, wenn das Oberlandesgericht von diesem schon früher befolgten Grundsatz, der durch die Rücksicht auf die Sicherheit des Hafenverkehrs geboten ist, festhält. Dann aber darf der Führer des Schleppdampfers sich auch nicht darauf berufen, dass er das von den geschleppten Kähnen für die Verbindung zu stellende Material für tauglich gehalten habe. Er ist für die Verbindung verantwortlich, muss sich von der Güte der Befestigung überzeugen und begeht durch die Unterlassung ein Verschulden, das den Eigenthümer nach den §§ 3 und 4 des Binnenschiffahrts-Gesetzes haftbar macht.

Urtheil des 1. Civ.-Sen. vom 15. April in Sachen Buhr gegen Pritzerber Kahnversicherungs-Gesellschaft. Rep. I., 65/99.

### Marcus Voss aus Travemünde seine beschwerliche Reise nach Grönland.\*)

Er ging vom Hause ab Anno 1777 den 23sten Februar und kam nach vielen ausgestandenen Frost und steter Todesgefahr gesund und wohlbehalten durch die väterliche Vorsehung Gottes wieder zu Hause bei den Seiuigen an den 26. Juni 1778. Im Jahr 1777 den 16ten März ging ich mit dem Kommandour Peter Andressen von Hamburg in See nach Grönland, um zu fischen und Robben zu schlagen.

Des Schiffes Namen war Jacobus. Wir fingen nicht eine Robbe und gingen zum Fischen, kamen ins Eis und schossen unsere Linien in die Schlupen auf. Himmelfahrtstag geriethen wir in Besetzung und waren den 3. Juni so geklemmt, dass wir unser Schiff bald verloren hätten. Wir brachten unser Gut und unsere Victalien oder Proviant alle aufs Eis. Jens Hansen verlor sein Schiff, die Frau Agathe genannt, nahe hinter uns, und als sich das Eis wieder absetzte, brachten wir unser Schiff wieder auf die Seite und machten es dichte.

Den 23sten Juni an St. Johannis-Abend fingen wir einen Wallfisch von 45 Quardehlen Speck und kamen in Besetzung; als wir wieder loskamen arbeiteten wir den 2ten Juli an Maria Heimsuchungstag auf einen anderen Platz bei unsern Macker Engel-Breck und den Holländer Jacob Brämer und wurden wieder an das Feld besetzt und trieben alle hart um die West. Den Tag nach Jacobi, nemlich den 26sten Juli. Da wir etwas Oefnung (!) bekommen hätten, machten wir uns los; mit unser Schiff gerechnet waren 27 Schiffe zusammen an das Feld im Gesichte, nemlich, 9 Hamburger, 7 Holländer, 8 Englische, 2 Schwedische, und 1 Brämer. Wir arbeiteten südwest hinauf 4 Meilen, aber da war so viel jung Eis gefroren, dass wir nur eben durchrudern konnten, kamen also und machten mit unserer 22 Schiffe wieder west anklar. Die andern 5 nemlich, 4 Holländer und 1 Hamburger waren wohl 3 Meilen nordwest von uns. Den 27sten Juni machten wir wieder los und arbeiteten südwärts.

Da gingen 6 Schiffe fort, nemlich, der hamburger Juchim Hasselmann eine schwedische Fregatte und 4 Englische. Die 6 Schiffe arbeiteten hinten uns um Ostwärts und sollen 6 bei guter Zeit ausgekommen sein, wir andern arbeiteten, wie schon gemeldet, südwärts und bekamen erstaunend grosse Feldtorn, da wir kein offen Wasser übersehen konnten; da kamen wir von einander, darnach am Sonntage machten sich unser 5 los im nebligtem Wetter. 3 Schiffe nemlich 2 Hamburger und 1 Brämer Schnau blieben liegen; diese nun sind am Ende auch glücklich herausgekommen; wir 5 aber kamen wieder an ein Flar, wurden besetzt und trieben hart um die West, dass wir immer, wenn wir klar Wetter hatten, das gelbe Hamtusland im Gesichte hatten. Den 19ten August bekamen wir fliegenden Wind aus Osten. Den 20sten August Morgens lief das Eis west zwischen Eisland und gelb Hamtus, und ich verlor mein Schiff Jacobus.

Wir brachten unser Gut und Victualien auf das Eis, und wurden auf den 4 andern Schiffen vertheilt. Ich kam nach Albert Jansen; das Schiff die zwei jungen Herrmanns genannt. Etliche Stunden nachher verlohren wir dieses Schiff, auch die 3 Schiffe Hans Peter, Hente Kaltünde, Hans Christian behielten wir noch da, und wurden wieder vertheilt. Da kamen ich und mein Bruder auf das Schiff Mercurus, welches unser letztes Schiff war. Wir waren 72 Mann an der Zahl und trieben westwärts gegen das Land Rocklaugs, alle Feldten und

\*) Siehe »Auf dem Ausguck« Seite 254.



Flarren in stücken gebrochen waren, dass wir alzusammen grosse Gefahr hatten. Wir sahen oft die See und konnten doch nicht hinkommen; hier liessen sich so viel Bären sehen, dass oft 9 bis 11 bei einander waren, und des Nachts kamen sie so nahe an unser Schiff, dass wir sie auf den Rücken werfen konnten. Wir schossen oft einen und schlachten ihn ab, wenn es die Noth erforderte, dass wir was zu essen kriegten. Nun war ich 40 Tage an das letzte Schiff *Mercurius*, und in die 40 Tage habe ich mir nur ein Mal satt gegessen, nemlich auf Michaelistag; den Tag nach Michaeli, als den 30. September des Abends war der Wind Ostnordost Sturm. Es kam harte Dienung und verlohren dieses Schiff auf 64 Graden gegen Langrock.

Wir waren 72 Mann und mussten auf ein Schoss mit etwas Gut und 7 Schlupen. Die Nacht war es schlecht Wetter. Wir trieben dicht an die See, das war eine schlechte Nacht. Den 1. October bekamen wir 2 Meilen von uns nach dem Lande zu ein Schiff zu sehen. 57 Mann liefen von uns dahin; es war ein Holländer Kaster Kum, worauf 286 Mann waren, aber es war grosser Hunger vorhanden, so dass sie schon mit 6 Mann Hunde abgeschlachtet und gegessen hatten. Wir übrigen 15 blieben in Gottes Namen auf unser Schoss und trieben noch hart um die West. Montags den 5ten October war es still und Sonnenschein.

Die letzten 9 Mann gingen von uns nach der See zu; sie waren wohl eine viertel Meile davon entfernt, und nahmen eine Schlupen, 2 grosse Säcken mit Brodt i Tonne Butter sammt ihr Gut; wir 6 Mann blieben hier, den 8ten October war der Wind Ostnordost Sturm mit hartem Regen; wir hatten grosse Noth. Das Seewasser ging über unser Schoss und unter die Fusse durch. Unser Brodfass wehete um, dass das Brod des Morgens im salzen Wasser lag. Unser 6 Mann ihre Namen sind: ich — Marcus Voss und Hermann Müller aus Travemünde Jürgen Dettlef Voss aus Kleinen Timmdorf Jürgen Seeth aus Elmshorn Hans Fahl aus Esen bei Uetersen und Franz Behrens aus Rahlstädt.

Nun waren wir in Gottes Namen auf unser Schoss gewesen 9 Tage und 10 Nächte. Den 10ten October war es still Sonnenschein; wir zogen von unser erstes Schoss mit 2 Schlupen, unser Gut, 3 Tonnen gelbe Erbsen, 2 Tonnen Grütze ein viertel Buter etwas Brodt und Brandholz, grosse Mastseil; in Summa das was wir höchst nöthig hatten, damit wir diesen Winter durchkommen konnten, wenn es Gott gefiel. Wir hatten ausgerechnet, dass wir mit unsere Victualien bis an den Maymonat reichen konnten, bis wir einen Stross Davidsfahrer im Gesichte kriegten.

Wir trösteten uns unter einander. Gott würde uns wohl erhalten und guter Gesundheit schenken; darum ernahnten wir uns unter einander zum Gebet, und sangen und beteten oft des Tages: Der Herr Jesus spricht: Wo zwei oder drey versamlet sind in meinem Namen, da bin ich mitten unter ihnen. Der grosse Heiland ist ja selbst in den Tagen seines Fleisches verfiert allenthalben. Darum hatte er auch Mitleiden mit uns. In diesem festen Vertrauen warteten wir unser Anliegen auf den Herrn.

Nunmehr waren wir bei Stadenbuck, und auf unser erstes Schoss blieben noch stehen 3 Schlupen etliche feine Seils ein Viertel Butter, viele Kisten und viele Kleider und so viel den ganzen Winter zu Brennen. Als wir nun unsere beiden Schlupen beladen hatten, fuhren wir in Gottes Namen ostwärts nach die Höck zu und kamen auf die freie See. Es war still Sonnenschein; als wir ohngefahr 3 Meilen gerudert hatten, kamen wir wieder an das Eis nun war das Eis ganz dichte, dass wir nicht einkommen konnten; die Dienung und der Strom fiel Nordwärts. Wir konnten eben mit Stilles vom Lager rudern und ruderten wohl eine Meile Nordwärts bei das Eis hart vorbei, da trafen wir ein Schoss an da keine Dienung gieng an die offene See. Wir brachten unsere beiden Schlupen

mit unser Gut darauf, und kochten uns etwas Essen. Wir hatten diesen Tag noch nichts Warmes gehabt; nunmehr war es Abend, wir machten unsere Zelten fertig, denn wir gedachten, dass wir hier keinen Tag bleiben konnten, weil das Schoss klein war und an die Aussenseite lag. Nun was that Gott; wir waren keine drei Stunden darauf gewesen, da befanden wir uns schon wieder im Eise, dass wir kein offen Wasser sehen konnten, und waren also auf das zweite Schoss 31 Tage und 32 Nächte. Zum grossen Glücke hatten wir immer frisch Wasser.

Den 11ten October hatten die andern ihr Schiff durch Eisberge auch verloren. Der Comandour war, wir schon gemeldet ein Holländer und hiess Kafertum; er waren 286 Mann auf dem Schiffe und hatte Schiffshunde abgeschlachtet und gegessen. Wir trieben nun hart um die Nord durch gefährlich grosse Eisberge. Des Nachts gingen wir alle zu Koy und liessen Almüchtigen sorgen. Den 22sten Oct. hatten will stillen Sonnenschein. Wir hatten Eisberge bei uns als Heiligland. Ein Eisberg kehrte sich rund um, welches ein Getöse gab, als wenn es donnerte. Nun waren wir hier 11 Tage vest gefroren, eine Meile vom Lande auf 61 Graden 4 Minuten, das war 16 Meilen Norden Staden Huck. Wir hatten 1 Eyland 2 Meilen südwärts von uns. Den 27sten October wurde der Wind nord, es war Schein der Sonne, und das Eis fror alles zusammen. Wir sechs gingen nach dem Lande zu und wollten sehen, ob nichts zu brennen da war, denn wir hatten nicht viel mehr in unsere Schlupen. Wir bunden ein Mast und ein Hacken an und liessen einen kleinen Stander davon wehen, dass wir wenigstens auf eine halbe Meile darnach sehen könnten durch die grossen Eisberge; als wir eine halbe Meile von unsere Kelen-Hütte waren, fanden wir so viel dünne Stellen, die wir mit einem Stoss durchstossen konnten, dazu verlohren wir unsere Stander, auch aus dem Gesichte; da besprachen wir uns, wieder nach unsere Hütte zurück zu kehren, weil wir sonst unser Gut verlieren mögten. Gott wandte das Böse von uns ab, dass wir keine Bären zu sehen bekamen. Den 3ten November war der Wind Nordnordwest Sturm, es kam Dienung, dass das Eis alles zerbrach. Den 5ten November war der Wind Südsüdost, wir trieben um Norden durch gefährliche Eisberge.

Den 11ten November war der Wind Ostsüdost angenehm, wir waren wohl 6 Meilen vom Lande und verzogen zum zweiten Mal in Gottes-Namen auf unser drittes Schoss und funden wieder frisch Wasser. Wir ruderten wol 2 Meilen Ostsüdost nach dem Lande zu, und da ward es dicht. Wir mussten wieder auf ein Schoss geben; hernach arbeiteten wir dem Lande näher zu und trieben nordwärts. Den 16ten November war der Wind westlich, steife Kälte. Wir hatten eine Meile von Eisland, einige von uns hatten Lust wegzuziehen, ich wollte aber nicht, weil es Sonntag war; ich rieth zum Gebet zu greifen bis es nach Mittag wäre, alsdann wollten wir sehen, wie es würde beschaffen sein. Als der Nachmittag kam, und wir zu Mittag gebetet hatten, ward es so dick von Schnee, dass wir gar nichts sehen konnten. Unser Schoss lief durch die andern, so geschwind als wenn ein Schiff vor Wind segelt. Auf freiem Wasser des Nachts trieben wir in Bahls-Refier. Den 17ten November war der Wind westsüdwest Sturm, wir waren in Bahls Refier wol 3 bis 4 Meilen dicht am Lande getrieben; drei von uns gingen an Land und fanden daselbst zwei ledige Wildermänner-Lager, nun sagten wir hier ist gut zu überwintern, wenn hier keine Wilde wären, und wir flehten auch zu Gott, dass er uns auf einen guten Platz führen möchte. Den 18ten November war der Wind ostlich; wir wollten mit unser Gut ans Land, aber wir konnten dem Eise nicht trauen, denn es arbeitete sehr rund. Wir sechs waren ans Land gegangen um die Huseu-Reicht zu besehen, da wurde wir gewahr, dass daselbst Hunde mussten gelaufen haben, und einer von uns behauptete es für gewiss, dass es Hunderputen

wären, die wir erblickten. Es war ein schöner Platz, wir wollten daselbst verziehen, aber das Eis hatte wieder eine starke Fahrt. Wir sahen auch oben auf einer Klippe zwei wilde Männer; einige von uns wurden bange weil sie noch niemals einen gesehen hatten, und gedachten sie möchten uns tödten um unser Gut willen, ich aber hatte schon oft einige gesehen, weil ich viel mal auf die Strasse Davids gefahren habe. Es wurde Ebbe und wir trieben hart wieder aus, da drei wilde Männer mit ihre Schülers über die Schossen trugen, es waren 3 von die Herrhüter ihre Wilden. Ich fragte nach ihre Namen, der eine hiess Paulus der andere Ambrosius und dritte Eleasar und zwei die überm Berg kamen die konnten nicht bei uns kommen, denn das Eis hatte Fahrt wieder auszutreiben und Abend war es auch. Wir sahen, dass es gute Leute waren und sie zeigten uns mit ihnen ans Land zu kommen, aber wir konnten nicht.

Den 19ten November war der Wind Ostnordost Sturm, wir trieben wieder 2 Meilen in See. Auf das dritte Schoss waren wir 8 Tage und 9 Nächte gewesen. Den 20sten November war der Wind Nordensturm. Wir zogen auf unser viertes Schoss, und nun ruderten nach dem Lande zu, es war da viel frei Wasser und war so voll, dass wir mit die beiden Schlupen nicht vom Lager rudern konnten. Wir hatten bald all unser Gut verloren mit sammt die beiden Schlupen, denn das Eis war pall getrieben an die aussen Klippen auf ein Lager und die See schlug da hoch auf; es sah damals schlecht aus. Wir riefen zum Herrn, dass er uns seine Hilfe sondete; wir konnten nicht mehr rudern; ich stand am Steuerriemen und sah ein klein Schoss mit einem grossen Fuss auf freiem Wasser treiben; ich sprach lieben Brüder verzaget nicht, rudert ein wenig zu diesem Schosse, das wird uns dies Mahl Hilfe leisten. Das Schoss hatte einen solchen Fuss, dass wir mit unsere beiden Schlupen darauf liegen konnten, so dass wir keinen Schaden bekämen, da wir in vier Minuten an Leger kamen, kamen kurz darauf noch mehr einzelne Schossen an-treiben, dass wir gar keine Gefahr hätten. Da hätten wir aber schwere Arbeit; wir mussten unsere Schlupen und unser Gut über ein Schoss hinschleppen, damit wir auf das vierte Schoss kommen konnten. Da fanden wir kein frisch Wasser mehr.

Den 24ten November war der Wind ost und Sonnenschein, wir verzogen in Gottes Namen von unser viertes Schoss, nachdem wir drei Tage und vier Nächte darauf gewesen waren. Wir ruderten in Gottes Namen zwei Meilen nach dem Lande zu und kamen mit Sonnenuntergang an eine aussen Klippe, eine halbe Meile vom Westenlande auf der See. Nun besahen drei von uns die Klippe gingen eben hinauf und fanden, dass die Klippe ziemlich gut war, und glaubten gowiss Gott konnte uns diesen Winter wohl darauf erhalten, klein war sie nur, des Abends brachten wir etwas Gut oben auf die Klippe hinauf. Des Nachts war es klar Wetter mit hartem Frost. Den 25ten November ward der Wind Südsüdost schön Sonnenschein, wir arbeiteten das übrige Gut und eine Schluppe auch auf die Klippe um zu überwintern. Wir hatten diese beiden Tage südsüdwest grossen Sturm. Den 26ten November war der Wind südsüdwest grossen Sturm, mit Frost und Schnee; es war diesen Tag hoch Wasser. Schräge hinauf nach unsere kleine Hütte war die Klippe 90 Fuss hoch. Nun waren wir 55 Tage getrieben auf 4 Schossen, das sind 8 Wochen weniger 1 Tag. In der Zeit waren wir getrieben 130 Meilen. Den 27. November war der Wind west und gut Wetter; wir brachten unsere andere Schluppe auch auf die Klippe. Dicht war unsere kleine Hütte. Zwischen den 5ten und 6ten December war der Wind südsüdwest fliegenden Sturm; wir hatten zum ersten Mal auf unsere Klippe grosse Noth, der Wind wehete das Wasser mit kleine Eisstücken über unsere Köpfe hin. Ein von unsere Spare brach entzwei, vom Wind und Wasser und unsere eine Schluppe wehete der Wind auf unsere Klippe

in eine Kap, dass sie den andern Tag auch in Stücken war. Solchen Wind hatte ich noch nicht erlebt, ein Mann konnte nicht allein stehen. Wir hatten die ganze Nacht genug mit uns zu halten, und mit unser Seil vor unserer Hütte. Wir gedachten der Wind würde uns von unserer Klippe mit samt unser Gut wehen; aber Gott wandte es bald ab. Als die Noth am grössten war, war Gott mit seiner Hilfe auch da. Den 25ten December war der Wind Nordwest. Den ersten Weihnachtstag war es gut Wetter, aber dunkel Licht; hier kam Eis an mit starkem Frost. Den 27sten December als den letzten Weihnachtstag, war der Wind nordlich, des Nachts war der Wind nordnordwest mit fliegenden Sturm, wir hatten grosse Noth, hier war wieder kein Eis an unsere Klippe, die See ging uns über die Köpfe. Den 28ten December war der Wind nordnordwest, grossen Sturm mit Schnee, des Nachts auch nordnordwest mit Schnee und starkem Frost, hernach war der Wind etwas besser. Den 31sten December war der Wind südsüdwest fliegenden Sturm mit Schnee; hierauf kam Eis an unsere Klippe. Das alte Jahr hatte sich also mit Sturm Schnee und grossen Frost geendigt.

Gebet: Ich preise dich Vater und Herr Himmels und der Erde, dass Du uns dies alte Jahr, so gnädiglich bewahret hast, für alles Unglück und Schaden; darum beuge ich meine Knie gegen dich Gott, der Du Vater bist über alles, was Kinder heisset im Himmel und auf Erden, dass Du uns durch deinen lieben Sohn Jesum Christum Kraft giebst, stark zu werden an den inwendigen Menschen durch den heiligen Geist; darum sei dir Vater sammt dem Sohne und dem heiligen Geiste: Lob, Preis und Dank gesagt, jetzt und in alle Ewigkeit Amen.

Anno 1778, den 1sten Januar,

Neujahrsgebet:

Grosser Gott ich bitte dich von Herzen, du wolltest uns in diesem neuen Jahre auch neue Gnade wiederfahren lassen, uns in dieser grossen Noth nicht verlassen und uns bei den lieben Uebrigen führen. Hilf Jesu, erhöere meine Bitte, Jesu verschmähe mein Seufzen nicht. Jesu, meine Hoffnung steh bei dir, O, Jesu, Jesu hilf du mir Amen.

Den 23sten Januar war der Wind südost; das Eis brach hier alles entzwei und es war hier viel offen Wasser zu sehen. Des Nachts war der Wind südsüdwest fliegenden Sturm. Es ward wieder gelinder; hernach hatten wir grosse Noth in dem das Wasser mit kleinen Eisstücken über unsere Köpfe wehete. Den 24sten Januar war der Wind südwest fliegenden Sturm, der Wind wehete das fliegende Wasser über unsere Hütte. Des Nachts war der Wind west mit kleinen Sturm. Nun hatte Gott schon wieder das Unglück abgewandt, dass sich kein Uebel zu unserer Hütte nahete, denn wer unter dem Schatten des allmächtigen trauet, der spricht zum Herrn: Du bist meine Zuversicht, mein Schild und mein Hort auf den ich hoffe. Den 15ten Februar war der Wind südlich Sturm, den ganzen Tag Regen, das Eis war fort und war offen Wasser. Des Nachts war der Wind südsüdwest fliegenden Sturm; wir hatten grosse Noth vom Seewasser wenn es hoch ging. Den 16ten Februar war der Wind südsüdwest, Sturm mit Regen und Schnee. Das Eis war alles fort; des Nachts wurde der Wind südwest fliegenden Sturm, zuweilen gelinder wir hatten wieder Noth wenn das Seewasser hoch ging. Den 28sten Februar war der Wind südost Sturm; des Nachts ging der Wind auf südwest und wehete so stark, als wenn ein Erdbeben war, wir hatten von Seewasser wieder grosse Noth, denn es ging uns über die Köpfe. Ich preise dich Vater des Himmels und der Erden, dass du uns diese fünf Monate so gnädiglich, für alles Unglück und Schaden behütet hast. Den 1sten März Fastnacht war der Wind südwest fliegenden Sturm, wir waren auf dieser Klippe noch nicht in solcher grossen Noth gewesen, als dieses Mal, aber es war Gottlob auch die letzte Noth. Es war grausam hoch Wasser, die schiere See ging über unsere Hütte, als über eine kahle Klippe; unsere Hütte stand aber

sehr fest, wir baten Gott, dass er unser Seil nicht möge brechen lassen. Wir hatten mit unsere Latten genug zu halten, dass solche nicht in Stücken brachen, denn die gebrauchten wir anstatt Ruderriemen. Oben auf unser Hütte fror das Wasser fest, dass wir in drei Tagen nicht durchsehen konnten; wir mussten alle Tage ein Paar Mal das Ruhreif abnehmen. Unser Seil schlug durch, so dass es uns in die Augen fiel, kurz es war sehr erbärmlich. Den 18ten März war es still Sonnenschein, gelinde und anmuthig Wetter. Den 19ten und 20ten März gleichfalls.

So auf dieser Klippe kamen wir den 25ten November Anno 1777 und blieben darauf bis den 24ten März 1778, das waren 17 Wochen. Unser grösster Jammer war nach Wasser; wir hatten nichts und auch Feurung fehlte uns. Gott gab uns aber im Sinn, dass wir Wasser ohne Feuer machen konnten. Wir hatten nemlich um der Neugierigkeit willen, dies zu beschreiben: Die 17 Wochen durch unser Trunkwasser von Schee geschmolzen, indem wir denselben zwischen unsere Leiden erwärmt und das Wasser alsdann in Mucken und Theekessel tröpfeln lassen, aber, dass es sehr beschwerlich war, das kann jedermann glauben. Den 18ten 19ten und 20ten März schien die Sonne südwärts an unsere Hütte, dass wir von dessen Wärme Schnee in Mucken und Kesseln schmelzen konnten.

Den 20ten März kamen drei wilde Männer auf unsere Klippe bei uns, die Namen dieser drei Männer waren: Lepurtus, Pehlius und Pilcat; sie gaben uns kleine Fische und blieben die Nacht bei uns, es war anmuthig Wetter. Am Morgen als den 21sten März fuhren die 3 Wilden nach dem Lande und nahmen einen Brief von uns mit. Den 22sten März Mittags kamen wieder 2 Wilde und brachten einen Brief von daher zurück, worinnen sie uns baten, doch mit diesen beiden zu sie zu kommen, denn sie hätten warme Häuser; es war grütheilb Meilen nordost von uns. Den 23sten März wehete es so hart aus Norden, dass wir nicht kommen konnten. Die beiden wilden Männer blieben bei uns; ihre Namen waren Beniclaus und Agies.

Den 24sten März war der Wind westsüdwest sehr kalt, wir zogen von unserer Klippe um 10 Uhr ab; wir hatten genug zu thun dass wir unsere Hütte nieder rissen und unsere Schluppe aus dem Eise brachten, es ging aber doch gut. Um 2 Uhr kamen wir bei einem Schulmeister Jacob Racklew, wir blieben da des Nachts; der Ort heisst Pissugbick. Es waren da 2 grosse und 2 kleine Häuser; der Schulmeister sagte, dass da 100 Menschen wären, diese Leute nahmen uns gut auf und an, was die Leute aber für ein kläglich Leben führen müssen, ist zu bedauern: Sie hatten kein Brennholz, die Weiber haben aber ziemlich grosse Lampen; wenn sie nun etwas kochen wollten, so nehmen sie Speck, kauen es durch und speien es in die Lampen, als dann muss es von den Flammen gekocht werden.

Hier waren wir nun 18 Tagen, wir erstauneten, als wir sahen, dass sie von Robbenblut Suppe kochten und assen. Die Häuser sind viereckigt gebaut, die Türen sind bloss Klappen, niedrig an der Erde, wir mussten krumme gehen, als wir hinein wollten. Oben sind die Häuser platt zugelegt; durch dünne feine Hundefellen muss der Tag scheinen, denn sie haben keine Fenster, nach Verflussung der 18 Tage ab.

Den 11ten April bekamen wir 2 Schiffe zu sehen; es war schön Sonnenschein, und Nachmittags machten wir uns fertig und kamen eine Stunde nach Sonnenuntergang aus Schiff. Es war ein Ahmländer und hiess Jellet Jansen, Kromp, das war des Schiffes Namen. Den 12ten April am Palmsonntage dankten wir Gott, dass wir wieder an Bord waren. Den 5ten May waren wir 24 Tagen auf dem Schiffe gewesen: Darauf kamen 3 Mann von uns des Abends an Bord eines Hamburger Schiffs Concordia genannt, Comandour Uwe Eske, da war ich 12 Tage, bis am Sonntage den 17ten May. Hernach war ich

von Desco bis Kopenhagen 5 Wochen auf dem Schiffe Baron Ernst von Schimmelmann; der Comandour hiess Christian Johannsen von Fobr. Den 21sten Juny legten wir in Kopenhagen an. Den 24sten Juny ging ich mit ein Paanetboot Schiffer Ausberg ab, am Tage Sct. Johannis und kam am Freitage, den 26sten Juny glücklich gesund und wohlbehalten zu Hause in Travemünde an. Der kürzeste Tag den wir erlebt haben, war 3 Stunden lang und die Sonne schien nur 1 Fuss hoch von der Erde zu sein wenn es Mittag war.

Dankgebot nach überstandener Gefahr und Noth.

Grosser Gott barmherziger Vater, dessen Ehre die Himmel erzählen, und dessen Güte die Erde voll ist. Dessen Wohlthaten alle Creaturen empfinden, wie wunderbar bist du in deinen Geschöpfen mächtig in Thaten, gerecht im Gerichte, holdselig in Worten, und gütig den Elenden und Armen. Deiner Almacht haben wir es zuzuschreiben, dass wir noch da sind, deinem Schutz, dass wir leben, deiner Fürsorge, dass wir die Zeit deines Segen noch geniessen können, sonst wären wir längst und in der augenscheinlichen Gefahr unkommen, aber nun hast du uns erhalten. Deine Barmherzigkeit hat uns aus der Noth gerissen, geholfen und errettet wie dem Noah in dem Kasten. Herr liess ich dein Gedächtniss nicht in meinem Herzen, deine Errettung nicht vor meinen Augen, dein Lob auf meiner Zunge sein, so würde Himmel, Erde und Meere wider mich zeugen und alle Creaturen mich für einen Undankbaren verdammen, darum wil ich dir ewig danken. O meine Hilfe, mein Erretter, mein Schirm und Schild. Mein starker Gott, dass du unser Gebet so gnädiglich erhört und uns aus der Gefahr und den Rachen des Todes und aus der Tiefe des Meeres berausgerissen hast. O! Mein Gott ich bin dein ewiger Schuldner für alles Heils, so du mir alle Augenblicke an Leib und Seel geschenkt mich dadurch an dich zu ziehen und dir zu verbinden. Nimm mich mit allem was ich bin und habe dafür zum Opfer hin, damit ich doch nicht undankbarer sei als die blinden Heiden, die sich ihrer nichtigen Götzen mit einem Opfer verbindlich darstellen. Herr du Meister meines Lebens, du kennst mein Herz, du weist meinen Willen du aber auch mein Elend und meine Armuth. Was ich habe das geb ich dir: Lob, Preis, Ehre, Ruhm, mein Leib und Seel; du bist mein Alles ich hingegen ganz dein Eigen. Ach lass uns zeitlich und ewig im Glück und Unglück, im Leben und im Sterben ungeschieden sein; bringe uns glücklich zum Lande, gesund und erfreut zu den Unsrigen und hilf uns allen auch den letzten Todessturm wohl überwinden und in stiller Sicherheit des Himmels. Am Lande da wollen wir dir in der Vollkommenheit das Dankopfer abstatuen. Was wir jetzt als schwache Kinder in der Unvollkommenheit nur lallen, können wir dich in Ewigkeit rühmen für alle deine Güte, die du an uns sechs Mann, deinen Kindern gethan hast, und mit allen heiligen Auserwählten dreymahl heilig singen und sagen: danket, lobet, liebet, ehret, preiset, singet, spielt dem liebevollen Herrn, denn er ist freundlich und seine Güte währet in Ewigkeit Amen.

## Seeamtsverhandlungen.

**Seeamt zu Brake.** Die Braker Bark »Callao« Capt. Drois hatte mit einer Ladung Salpeter von Caleta Buena die Reise nach Brake am 20. November v. J. angetreten. Die Reise verlief bis zum 13. Februar, nachdem vom 4. bis 8. Januar schwerer Sturm geherrscht, ohne Unfall. Am genannten Datum erkrankte der Koch, ein 60 Jahre alter Mann an Beriberi. Der Kranke klagte über allgemeine Mattigkeit, Füsse und Beine fingen an zu schwellen; obwohl die vorgeschriebenen Mittel angewandt, und obgleich der Kranke von aller Arbeit dispensirt und ihm ein besonderer Schlafraum angewiesen wurde, stieg die Geschwulst immer höher, Athemnoth und Beklemmungen stellten sich ein, am 4. März starb der



Koch. Am 11. März erkrankten unter gleichen Erscheinungen der Zimmermann und ein Matrose, am 14. März zwei weitere Matrosen, bald darauf auch der Kapitän. Der Zustand des Zimmermanns hatte sich sehr verschlimmert, man beschloss daher, die Azoren anzulaufen, am 21. März ging die »Callao« in Fayal vor Anker. Die drei schwer Erkrankten wurden ins Hospital geschickt, die übrigen nach Anordnung des Arztes an Bord behandelt, wo sich schon nach wenig Tagen eine solch erhebliche Besserung zeigte, dass am 25. März das Schiff, nachdem durch neue Anmusterung die Mannschaft vervollständigt war, die Reise fortsetzen konnte. Am 8. April wurde die Weser glücklich erreicht, die im Hospital auf Fayal Zurückgebliebenen sind inzwischen genesen und nach Deutschland zurückbefördert. — In der Verhandlung wurde nachgewiesen, dass die Verproviantierung der »Callao« reichlich und angemessen war, das Logis der Mannschaft giebt zu keinen Ausstellungen Anlass; die Mannschaft ist keineswegs überanstrengt worden; als Trinkwasser wurde kondensiertes Wasser gebraucht, eine Ursache der Erkrankungen lässt sich somit nicht feststellen, jedoch soll der zuerst erkrankte Koch schon früher an Beriberi gelitten haben. Der Spruch des Seeantes lautet: »Es hat nicht ermittelt werden können, wodurch die Krankheit verursacht ist. Die Schiffsführung und die Ausrüstung des Schiffes trifft kein Verschulden.«

## Hamburger Schiedsgericht für Kollisionssachen.

Das zu Anfang dieses Jahres gegründete Schiedsgericht für Schiffskollisionen hat über den ersten Fall verhandelt und zwar:

Limerick Steamship Company Ltd., Limerick, als Rhederei des Dampfers »Creaden« vertreten durch Paul Günther, hier, gegen die Firma L. F. Mathies & Co., als Rhederei des Dampfers »Oscar«. In dieser Sache erkennt das Schiedsgericht, bestehend aus den Herren: Senator Dr. Stammann, als Vorsitzenden, H. A. Tietgens, Kapitän F. C. Branslöv, Kapitän L. Woegens, Lootse H. Wilh. Wahlen, als Beisitzern, Dr. C. Gütschow, Protokollführer, für Recht:

Die beiderseitigen Schadenersatz-Ausprüche werden abgewiesen, und die auf  $\mathcal{A}$  150.— festgesetzten Kosten des Verfahrens den Parteien zu gleichen Theilen aufgelegt.

### Thatbestand.

Am 19. December lag der Dampfer »Creaden« abgebaumt am »Breiner Ufer«, zwei Schiffs-Liegeplätze entfernt vom Wachtschiffe, mit einem Kahn an der Aussenseite. Dem »Creaden« gegenüber lag der D. »Miac« ebenfalls abgebaumt mit einem Kahn an der Aussenseite. Vor dem »Miac« lag D. »Romulus« mit 2 Kahnen an der Aussenseite, von denen der hintere schräg nach vorn in das Fahrwasser hineinragte. Ihm gegenüber, vor dem »Creaden« lag D. »Carl«, der aus einer Schute Ladung übernahm unter dem Scheine eines an Bord befindlichen elektrischen Lichts, das zwar abgeblendet war, aber doch über die Fahrtrinne bis zum »Romulus« hinüberschien.

Um 8 Uhr 30 Minuten p. m. kam Dampfer »Oscar« unter Führung des Hafenlootse Rothbart I in den Hansahafen, um zwei Liegeplätze hinter »Creaden« anzulegen. Er wich dem schräg vor dem »Romulus« liegenden Kahne nach Steuerbord aus, um dann wieder nach Backbord wendend zwischen »Creaden« und »Miac« hindurch zu fahren.

Bis der »Oscar« auf gleicher Höhe mit dem »Carl« war, konnten der auf der Brücke befindliche Hafenlootse und der Kapitän, sowie der auf der Back befindliche Steuermann wegen der Blendung durch das elektrische Licht des »Carl« das vor ihnen im Fahrwasser Befindliche nicht erkennen. Sowie sie aus der Blendung herauskamen, sahen sie die Fahrtrinne zwischen »Creaden« und »Miac« durch Kahne gesperrt. Sofort wurde die Maschine auf volle Kraft rückwärts gestellt und der Back-

bordanker fallen gelassen. Beide prompt ausgeführten Manöver konnten aber das Schiff, das 2—3 Knoten Fahrt hatte, nicht sofort zum Stillstand bringen. Es schlug infolge des Rückwärtsarbeitens der Maschine nach Steuerbord aus und fuhr gegen den »Creaden« an. Der Schaden, den dieser erlitt, wird auf 394 £ 10 s 13 d, derjenige des »Oscar« auf 216  $\mathcal{M}$  50  $\phi$  angegeben. Beide Parteien verlangten den Ersatz ihres Schadens vom Gegner.

### Begründung des Urtheilsspruches:

Vom »Creaden« ist ein Verschulden nicht behauptet, ebensowenig vom »Oscar« hinsichtlich seiner Manöver, nachdem er in die gefahrdrohende Lage gekommen war. Daraus, dass der »Oscar« in der Dunkelheit und bei unsichtigem Wetter die Fahrt durch die vielfach dicht belegten und daher schwer zu passirenden Häfen, nach dem ihm bestimmten Liegeplatz unternommen hatte, kann ihm kein Vorwurf gemacht werden. Aber auch daraus, dass die Führer des »Oscar« nicht sofort gestoppt und sich vor Fortsetzung der Fahrt erst über den genauen Sachverhalt vergewissert haben, als sie, in den Hansahafen einbiegend, das elektrische Licht des »Carl« sahen, das ihnen die Uebersicht über die dahinterliegende Stelle verhiinderte, wo, wie der Hafenlootse wusste, »Creaden« und »Miac« abgebaumt mit je einem Kahn an der Aussenseite lagen, ist ihnen nach Ansicht des Schiedsgerichts ein Vorwurf nicht zu machen. Nach der Situation, wie er sie am Morgen gesehen, durfte der Hafenlootse annehmen, dass er mit dem »Oscar« zwischen den beiden Kahnen hindurchkommen könne. Dass die Durchfahrt durch einen dritten Kahn weiter verengt oder ganz gesperrt sein werde, hatte er nicht zu erwarten. Er hat das Schiff von der Einfahrt in den Hansahafen auslaufen lassen und nur so wenig Fahrt behalten, wie es nach dem Urtheil der sachverständigen Mitglieder des Schiedsgerichts erforderlich war, um die Steuerfähigkeit des Schiffes zu erhalten. Sollte jedesmal, wenn vor einer möglicherweise bedenklichen Stelle im Hafen ein elektrisches Licht die Aussicht behindert, das Schiff erst vorläufig festgelegt werden müssen, so würde bei dem ausserordentlich starken Schiffsverkehr dieser selbst dadurch zu sehr gehemmt werden, ja es würde das kaum durchführbar sein.

Gewiss, es ist bedauerlich, dass ein an erlaubter Stelle ruhig im Hafen liegendes Schiff angerannt und beschädigt werden kann, ohne einen Anspruch auf Schadenersatz zu haben. Aber das kann nicht dazu führen, das anrennende Schiff, wenn demselben kein Verschulden zuzuschreiben ist, für ersatzpflichtig zu erklären. Sache der Hafenbehörden wird es sein müssen, wenn es angeht, durch weitere Vorschriften oder Vorkabungen diese Gefahr noch weiter zu beschränken und thunlichst zu beseitigen.

## Schiffbau.

**Bauauftrag und Stapellauf.** Die unter dem Namen »Normandie Chantier« in Gravelle bei Havre domicilirte Schiffswerft hat vorige Woche die 2600-Tonnen-Bark »Elisabeth« für Tandonnet & Frères, Bordeaux, vom Stapel gelassen. Dieselbe Werft hat neun weitere Aufträge gebucht; drei davon sind bereits in Angriff genommen. Zu Letzteren gehören ein Dreimast-Segelschiff, 3000 t Tragfähigkeit und zwei Viermast-Barken, à 3750 t, für die bekannte Segelschiffsfirma Bordes & Fils.

**Stapellauf.** Nachdem am 27. Mai der Dampfer »Denebola« der Rhederei Holm & Molzen glücklich vom Stapel gelaufen ist, stehen auf der Neptunwerft in Rostock zur Zeit die Nummern 181 und 182 in baulicher Ausführung. Bauummer 181 ist ein Schwesterschiff der »Denebola«, in den Dimensionen 240'×36'×19'5". Der Rumpf wird gegenwärtig beplattet. Der Ablauf wird voraussichtlich Anfangs Juli erfolgen. Als Termin für die Ablieferung der »Denebola« ist der 1. Juli in Aussicht

genommen. Die Ladefähigkeit beider Schiffe ist auf 2100 Tons bemessen. Von Baunummer 182, Stahlfrachtdampfer der Flensburger Dampfercompagnie, wird die Bodenkonstruktion hergestellt. Die Tragfähigkeit wird etwa 2100 Tons betragen.

**Probefahrt.** Der auf der Werft von Workman & Clarke in Belfast für die Hamburg-Amerika-Linie neu erbaute Dampfer »Brigavia« ist nunmehr vollständig fertiggestellt und ausgerüstet. Das Schiff hat seine Probefahrt zur allgemeinen Zufriedenheit ausgeführt und macht seine erste Reise über den Ozean nach Baltimore. Das Commando über die »Brigavia« hat Kapitän Witt von der Hamburg-Amerika-Linie erhalten. Die »Brigavia« ist nicht nach einem speciellen Typ der Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie erbaut, da der Bau des Schiffes ursprünglich bekanntlich von der Leyland Shipping Co. in Auftrag gegeben worden war. Sie steht in ihrer Bauart den Schiffen der »Bosnia«-Klasse der Hamburg-Amerika-Linie am nächsten und ist nur etwas kleiner als jene. Während die »Bosnia« 485' lang ist, weist die »Brigavia« nur 450' Länge auf. Die Breite der »Brigavia« beträgt 53', die Tiefe 34,6'. Bei etwa 28' Tiefgang wird das Schiff eine Tragfähigkeit von etwa 10000 t Schwergut haben. Gleich allen übrigen in der Baltimore-Fahrt befindlichen B-Dampfern der Hamburg-Amerika-Linie hat die »Brigavia« spezielle Einrichtungen zum Transport grösserer Mengen lebenden Viehes und losen Getreides. Oberhalb des Sturmdecks befindet sich noch das Brückendeck und auf diesem die Kammern für Kapitän, Officiere, Mannschaften etc. Die unteren Mannschaften haben ihre Wohnräume im Vorderschiff. Für die Begleitmannschaften bei grösseren Transporten lebenden Viehes sind im Hinterschiff Wohnräume eingerichtet. Auf dem Sturmdeck befinden sich erhöhte, besonders verstärkte Ventilatoren. Die Maschine der »Brigavia« entwickelt eine Stärke von etwa 3000 indizierten Pferdekraften und verleiht dem Schiffe bei voller Befrachtung eine Geschwindigkeit von etwa 11 Seemeilen in der Stunde.

Aus St. Nazaire wird der »Ship-Gaz.« über den Fortgang im Bau des Schnelldampfers »La Lorraine« mitgeteilt: Der Kiel werde am letzten August gelegt, die Ablieferung an die Rhederei dürfte im Juni 1900 erfolgen, mithin 22 Monate Bauzeit. Die Dimensionen des Dampfers sind: 574' Länge, 49' Breite, 15 000 T.-Displacement, zwei Maschinen mit zusammen 21 000 ind. Pferdestärken. Die Besatzung soll 300 Mann, der Herstellungspreis 10 Millionen Franken betragen.

### Vermischtes.

Die deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger hat am 29. in Rostock ihre Jahresversammlung abgehalten; dem Bericht über das Rechnungsjahr 1898/99 entnehmen wir: Unsere Rettungsstationen sind 14 Mal mit Erfolg thätig gewesen und haben vermittelst Rettungsboote 96 Menschenleben aus Seenoth gerettet. Die Zahl der seit Begründung unserer Gesellschaft geretteten Personen ist damit auf 2510 gestiegen. Von diesen wurden 2169 in 388 Strandungsfallen durch Boote, 341 in 75 Strandungsfallen durch Raketenapparate gerettet. Aus der Laeisz-Stiftung sind im letzten Rechnungsjahre für 176 auf hoher See gerettete Menschenleben Prämien im Betrage von 4062 Mk. 40 Pf. vertheilt worden, sodass unter Hinzurechnung jener 96, im Ganzen 272 Rettungen mit 10 899 Mk. 10 Pf. prämiert worden sind. Die Zahl unserer Rettungsstationen beträgt 116. Hinzugekommen ist die Bootstation Fehmarn, eingegangen die Doppelstation Pillau, die durch die im Jahre 1897 errichtete Doppelstation Tenkitten überflüssig geworden war. Von den Stationen befinden sich 72 an der Ostsee, 44 an der Nordsee. 51 sind Doppelstationen ausgerüstet mit Boot und Raketenapparat; 49 Boots- und 16 Raketenstationen. Die Zahl der Bezirksvereine ist mit 61 unverändert geblieben. Davon sind 24 Küsten- und 37 Binnenbezirksvereine. Unsere

Gesamteinnahme belief sich auf 301 714 Mk. 21 Pf. gegen 298 054 Mk. 66 Pf. in 1897/98. Die Jahresbeiträge betrugen von 53 558 Mitgliedern 151 064 Mk. 62 Pf. gegen 148 838 Mk. 82 Pf. von 52 106 Mitgliedern in 1897/98. Die ausserordentlichen Beiträge betrugen 87 107 Mk. 81 Pf. gegen 89 000 Mk. 67 Pf. in 1897/98. Davon lieferten die Sammeltschiffe 23 259 Mk. 22 Pf. gegen 21 971 Mk. 40 Pf. in 1897/98.

**Gesichtete Eisberge.** Das wöchentlich von der Hydrographic Office, Washington, veröffentlichte »Hydrographic Bulletin«, bringt die in der letzten Zeit eingesandten Eisberichte im Track der nordatlantischen Routen zur weiteren Kenntniss. In Anbetracht der lebhaften Fahrt deutscher transatlantischer Dampfer in jener Nebel- und Eisregion soll, solange überhaupt Eisdriften innerhalb Routen beobachtet werden, auf verschiedentlich geäusserten Wunsch in kurz gedrängter Form deren Position hier vermerkt werden. April: den 26.: Br. 45° 40', Lg. 59° 20' grosse Felder Treibeis; den 30.: südlich von Cap Race eine Anzahl mittelgrosse Eisberge. Mai: den 4.: 43° 50' N., 52° 0' W., 44° 8' und 52° 42', 44° 30' und 53° 30', 41° 50' und 50° 20', 42° 3' und 50° 5', 42° 30' und 49° 30' vereinzelte Eisberge verschiedener Grössen, an demselben Tage auf 41° 40' und 50° 12' bis 18° 250 Eisberge von 5 bis 600' Länge; den 5.: 44° 30' und 49° 10' ein mittelgrosser Berg; den 6.: 45° 10' und 55° 2', 41° 6' und 49° 43', 41° 10' und 50° 3' verschiedene Eisberge, auch vereinzelte Eisstücke; den 8.: 44° 55' und 52° 50' bis 53° 50' fünf mittelgrosse Berge, 44° 55' und 48° 30' bis 49° 00', 40° 5' und 49° 20', 43° 35' und 49° 39' vereinzelte kleine Berge; den 11.: 42° 49' und 50° 52' ein Berg mittlerer Grösse.

**Gepäckversicherung.** Wie »Moniteur Maritime« mittheilt, versichert die »Comp. Générale Transatlantique« das Gepäck und die Werthsachen der mit ihren Schiffen beförderten Passagiere zu folgenden Raten: Auf der Route Havre-New-York sind für je 100 Frank Werth 25 centimes, Westindische Linie 50 cent. und Mittelländische Linie 20 cent. Prämie zu zahlen. Die Versicherungsgebühr für Werthsachen beträgt 10 resp. 20 und 5 centimes.

### Kleine Mittheilungen.

Der »Nordd. Lloyd« lässt mit dem 1. Juni bis auf Weiteres nachstehende Zwischendeck-Fahrpreise in Kraft treten: Nach New-York Schnelldampfer 160 Mk., Postdampfer 150 Mk.; nach Baltimore Postdampfer und Rolanddampfer 140 Mk.

Schwedische Regierungskreise beschäftigen sich mit der Rekonstruktion des Göta-Canals. Uebereinstimmend herrscht die Meinung, dass der Canal in seiner gegenwärtigen Fassung nicht mal für Schiffe mittleren Tiefgangs genügt, und dass die Unterhaltungskosten bei Weitem die Einnahmen überschreiten. Ein nach Norköpping, anstatt wie gegenwärtig nach Mem führender Canal würde einmal die bereits bestehenden Wasserwege besser ausnützen, ferner kürzer sein und geringere Anschaffungskosten beanspruchen, als die im Betrieb befindliche Wasserstrasse. Neben den angeführten Vorzügen wäre noch das Aufblühen Norköppings als Handels- und Industriestadt sowie der Umstand zu erwägen, dass ein nach der vorgeschlagenen Richtung führender Canal auf seinem Wege verschiedene ausdehnungsfähige Wassersammelplätze berühre.

Eine Veröffentlichung der Handelskammer zu Rouen stellt fest, dass die in der Havre-Bucht kreuzenden Lootsenschooner, mit Rouen-Lootsen an Bord, bei Nacht ein rothes bengalisches Feuer von 25 bis 30 Sekundendauer als Signal geben, zum Unterschied von den Havre-, Honfleur- und Trouville-Lootsen, die durch weisse Blinks sich erkenntlich machen.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 25. Mai abgehaltenen Versammlung, die gut besucht war und unter der Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurden zunächst 6 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen waren zu verzeichnen: Zuschriften von Mitgliedern aus Jaluit, Lagos, Swinemünde, Oldenburg, Leipzig und hier. Hierauf wurde nochmals über die Bedeutung der Deutschen Kriegsflotte verhandelt und auf die Gründung des hamburgischen Landeskomitees des Deutschen Flotten-Vereins hingewiesen. Auf der Tagesordnung stand die Erledigung interner Angelegenheiten, die für die Oeffentlichkeit kein Interesse bieten, nach welcher die Versammlung geschlossen wurde.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 31. Mai 1899.

Der ausgehende Frachtenmarkt weist keine Besserung auf. Weizenfrachten von Californien sind ziemlich fest bei guter Nachfrage nach Räumten. Salpeterfrachten: die letzthin bezahlten Raten haben sich behauptet.

- Port Elgin, Hull/Newyork, 2/—, Kalk.
- Antuco, Cardiff-Santos, 15/—, Kohlen.
- General Neumayer, Swansea/San Francisco, 15/—, 100 Lösch.
- Vincente, Newyork/Sydney, 1776 T.-R., £ 3000.—, opt. Melbourne £ 3100.—.
- Saxon, Salpeterplatz/U. K. Cont., 28/—, 1/3.
- Foyledale, Tacoma od. Seattle/U. K. H. A. D., 31/3, spot.
- Lucipara, Newcastle N. S. W./Westküste S. A., 15/9, 6 d direct.
- Cressington, Port Pirie/Barry, 31/—, Erz.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 22. Mai 1899.

Die Lage unseres Marktes für Dampferräume verbleibt im Ganzen genommen unverändert, die Ergänzung prompter Boote ist sehr begrenzt und der Bedarf in Folge der erhöhten Preise für Cerealien etwas gestockt. Die Fortsetzung des Strikes der Getreideschaffer in Buffalo hat sowohl die Getreidezufuhr nach New-York in dieser Saison, als die Verschiffungen von hier sehr eingeschränkt. Charter für Timber-Ladungen waren zu zufriedenstellenden Raten etwas liberaler. Frachten von den Deal-Häfen zeigen eine hartnäckige Uebereinstimmung mit den laufenden Getreidefrachten, nur ist der Umfang des vollbrachten Geschäftes nicht gross. Zeit-Charterer neigen immer mehr dazu, Räume für Herbst-Lieferung zu nehmen, zu den in der Nachbarschaft herrschenden Raten, 7 s für grosse Dampfer. — Die Lage unseres Segelschiffmarktes ist unverändert. Da die Zufuhr nicht übermässig und der Bedarf begrenzt bleibt, ist es nur natürlich, wenn die Raten keiner neunenswerthen Aenderung unterworfen werden.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	7/6	7/6	10/
London,	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> a3d	12/6	10/	12/6
Glasgow,	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	15/	8/	15/
Bristol	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	17/6	11/3	15/
Hull	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	15/	12/6	15/
Leith	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	15/	11/3	17/6
Newcastle	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	15/	12/6	15/
Hamburg	40 s	15c.	15cents.	50 mk.
Rotterdam	7c.	16 cts.	12a14 cts.	12a14c.
Amsterdam	7c.	16 cts.	12a14 cts.	12a14c.
Kopenhagen	2/9	17/6	15/	25/
Bordeaux	3/	25 cts.	20c.	5/5
Antwerpen	3d	13/9	10/	17/6
Bremen	45 s	18c.	15c.	12c.
Marseille	2/	17/6	12/6	20a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> c. — Hamburg 20 c. — Rotterdam 25 c. — Amsterdam 25 c. — Kopenhagen 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. — Antwerpen 20 c. — Bremen 19 c. —

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Halt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	3/3	3/3	2/9	2/9
Raff. Petrol. p. Segel	.....	.....	2/23 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	24c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	21 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> c.	20c.	16c.	22c.

## Sprechsaal.

(Eingesandt.)

Aus der im Heft 19 dieser Zeitschrift veröffentlichten Recension meines Aufsatzes »Ueber Schiffsführung ohne Chronometer« könnte man den Schluss ziehen, dass ich den Werth der Methode der Mondstrecken gegenüber meiner darin entwickelten Methode durch Mondeshöhen unterschätzt hätte. Dies ist jedoch keinesfalls richtig. Ich bin mir im Gegentheil voll und bewusst, dass die Erstere von guten Beobachtern und Rechnern gehandhabt, stets oder doch meistens bessere Resultate geben muss, als letztere. Solche gute Beobachter und geübte Rechner stehen aber eben an Bord der meisten Handelsschiffe nicht zur Verfügung, weil diese Methode gewöhnlich nicht gebraucht und daher naturgemäss von den Praktikern vernachlässigt wird. Auch die Messung der Mondstrecken muss systematisch geübt und das Rechnen derselben mit einer Genauigkeit durchgeführt werden, die mit jener der gewöhnlichen Schiffsrechnungen kaum zu vergleichen ist. Die Reduction der Mondstrecken mit Tafelwerken unter Vernachlässigung aller genaueren Correctionen, die Beobachtung der Distanz selbst auf 1' genau und endlich die Messung dieses Winkels, wenn derselbe gross ist, machen die Resultate dieser Methode auch auf 1 Grad ungewiss. Andererseits ist der Fehler in der Höhenbeobachtung des Mondes in genannter Recension vielfach übertrieben. In der Dämmerung ist die Ungewissheit der Kimm mit 5' in den meisten Fällen zu hoch angenommen und sehr häufig finden wir in südlicheren Mondnächten die Kimm bei Nacht ebenso rein, ja reiner als bei Tage.

Ich verteidige sonach meine Methode nur insofern, als ich behaupte, dass ein ungeübter Distanzbeobachter und Rechner und dazu kann gewiss von 90% der Schiffer gelten, die Methode nach Mondstrecken kaum mit mehr Vortheil verwenden wird, als die nach Mondeshöhen und ziehe daraus den Schluss, dass man in der Schule genug geübt hat, wenn man den Schiffern die Letztere auseinandergesetzt hat, wobei ihre Ähnlichkeit mit der Methode Marcq-Saint-Hilaire ein leichtes und sofortiges Verständniss erzielen hilft. Wenn der Schiffer einige Tage hindurch diese Methode anwendet, so wird das Mittel der Beobachtungsergebnisse immerhin noch mit dem aus der Viertelanzahl von beobachteten Mondstrecken wetteifern können. Nun ist zur Reduction von 2 Serien von 10—12 Höhen nach meinen Angaben, wenn man die Rechnung durch Benutzung der Koppeltafel abkürzt, ungefähr ebensoviel Zeit erforderlich, als für die Reduction einer einzigen Mondstrecke und dadurch erscheint mir die Ueberlegenheit derselben bei den obwaltenden Verhältnissen zweifellos bewiesen; denn wenn auch die Zuverlässigkeit einer einzelnen Beobachtung bei meiner Methode 1/4 derjenigen der Mondstrecken ist, so kann ich meine Beobachtungen ohne besonderen Zeitverlust verzehnfachen, was bei der Mondstrecke auf einem Handelsschiffe keinesfalls möglich ist.

Endlich ist im Schlusssatz der Recension auf eine Ueberlegung hingewiesen, mittelst welcher man leicht im Stande sein sollte, die günstigste Zeit der Beobachtung zu ermitteln.

Es muss hier ein Missverständniss vorliegen, denn ich bestimme eben nur die Richtung der momentanen Mondbewegung, ich möchte sagen die loxodromische Bewegung für eine kurze Zeit (10 m). Der Verfasser dagegen ermittelt die Bewegungsrichtung für eine längere Zeit, was unter Umständen einen sehr beträchtlichen Unterschied hervorrufen kann. Ich möchte also doch bei der von mir angegebenen Art der Bestimmung des günstigsten Beobachtungsmomentes bleiben.

Arthur Vital.



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sillomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weitpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern A 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sillomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 23.

Hamburg, den 10. Juni.

XXXVI. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Die Strandung der „Paris“. — Die Handelsschiffahrt durch das nördliche Eismeer von und nach Sibirien. — Bremens Handel und Schiffahrt. (Im Jahre 1898.) — Die neue Kronstädter Lootsen-Verordnung. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte.

### Auf dem Ausguck.

Am 3. Juni ist der Erbprinz zu Hohenlohe-Schillingsfürst, Sohn des deutschen Reichskanzlers, von den Aktionären der Hamburg-Amerika-Linie zum Mitglied des Aufsichtsrathes durch Zettelwahl einstimmig gewählt worden. In unserer an Abwechselungen so mannigfaltigen Zeit, wo das Interesse für eine Begebenheit sofort von dem einer neuauftauchenden Nachricht verdrängt wird, wo beachtenswerthe Ereignisse täglich erscheinen und verschwinden, ist der Eintritt eines Mannes von so hervorragender socialer Stellung in den Kreis der Aufsichtsrathsmitglieder einer Rhederei nicht genügend gewürdigt. Unseres Erachtens bedeutet der Schritt des Erbprinzen nicht nur für Rhederei und Schiffahrt, sondern für den ganzen deutschen Gewerbestand eine Epoche. Wohl ist es allgemein bekannt, dass englische Fürsten und Herzöge, ja sogar Mitglieder der Königlichen Familie längst das ungerechtfertigte, mittelalterliche Vorurtheil gegen Gewerbetreibende fallen gelassen und in verschiedenen commerciellen Betrieben in einflussreicher, leitender Stellung thätig sind, jedoch ebenso weiss auch Jedermann, dass solche zur Nachahmung anreizende Beispiele in den deutschen höchsten Gesellschaftsklassen bisher keinen Anklang fanden. Wenn, wie die Handlung des Erbprinzen zu Hohenlohe beweist, ein Meinungs-

umschwung stattgefunden hat und ein Verständniss für die Bedeutung des Verkehrs auch in den höher stehenden Kreisen eingetreten ist, so gebührt, neben dem Fürsten selbst, den leitenden Personen der Hamburg-Amerika-Linie Dank. Ihrem Wirken ist es fraglos gelungen, das seit Langem erwachte Interesse des Prinzen für die Schiffahrt noch weiter zu erhöhen. Welche Motive die Rhederei nicht unwesentlich bewogen haben, den Sprossen einer der ältesten Familien Deutschlands als Mitglied in den Aufsichtsrath zu nehmen, hat der Vorsitzende, Herr Gustav Tietgens, in seiner Ansprache an die Aktionäre durch folgende Worte hervorgehoben:

„In § 15 der Statuten ist eine Aenderung der Zahl der Aufsichtsrathsmitglieder vorgesehen, um dadurch den Eintritt Sr. Durchlaucht des Erbprinzen zu Hohenlohe-Schillingsfürst in den Aufsichtsrath zu ermöglichen. Der Eintritt eines Mannes von der Stellung des Erbprinzen in den Aufsichtsrath dürfte dazu beitragen, im Inland, zumal in Süddeutschland, das Verständniss für die Aufgaben der deutschen Handelsschiffahrt immer mehr zu verbreiten. Die Verwaltung ist überzeugt, dass dies der Gesellschaft nur nützlich sein kann.“

Jeder, der in den letzten zehn Jahren das stetig wachsende, durch That und Wort bekundete Interesse unseres Kaisers für die deutsche Schiffahrt beobachtet hat, wird zweifellos zustimmen, wenn wir behaupten, dass auch dieser höchsterfreulichen Erscheinung nicht zum Mindesten der Erfolg der Hamburg-Amerika-Linie zu danken ist.

Die **Carolinen-, Palau- und Marianen-Inseln**, bisher im Besitze Spaniens, sind, vorbehaltlich der Zustimmung des Reichstags, vom Deutschen Reiche erworben worden. Wiederum ist der Colonialbesitz Deutschlands im fernen Osten vermehrt und das unablässige Streben der deutschen Regierung zur Hebung unseres Handels und Verkehrs dokumentirt worden. Denn nach dem Inhalt der Depesche zu urtheilen, die der Kaiser an die Hamburg-Amerika-Linie als Antwort auf einen telegraphischen Glückwunsch zu der colonialen Erwerbung gesandt hat, ist man berechtigt anzunehmen, dass die erwähnte Maassnahme unserer auswärtigen Politik vornehmlich zum Nutzen und Frommen von Handel und Verkehr geschehen ist. Je umfangreicher und zahlreicher die Colonien eines Landes, desto stärker muss, soll der Besitz hinreichend geschützt werden, auch die Kriegsflotte sein. Das hat umgekehrt das Schicksal Spaniens, der ehemals grossen Colonialmacht mit ungenügenden Seestreitkräften bewiesen. Mag es dem Deutschen Flottenverein auch ferner gelingen, ein immer weiter um sich greifendes Interesse in der deutschen Bevölkerung für die Bedeutung einer starken heimischen Kriegsflotte zu erwecken.

Mr. Ward, der britische Generalkonsul Hamburgs, hat dem Handelsamt seinen Jahresbericht über **den Handel und Verkehr der Hansestadt** unterbreitet. Den englischen Consulatsberichten wird mit Recht grosse Beachtung entgegengebracht, weil ihr werthvolles Material gute Anhaltspunkte gewährt und ein möglichst objektives Bild von der Bedeutung und dem Verkehr des entsprechenden Distrikts darbietet. Der Deutsche, sowohl der von der Wasserkante wie der binnenländische, sind gewohnt, Hamburgs Schifffahrtseinrichtungen für das Vollkommenste auf diesem Gebiete innerhalb des Deutschen Reiches zu halten. Jedoch sie bilden ihr Urtheil auf Grund der Mittheilungen, die ihnen ihr tägliches Leiborgan bringt, oder überzeugen sich durch eigene Anschauung, die aus nationalen Gründen nicht immer unparteiisch sein wird. Deshalb dürfte das Urtheil eines bedeutenden Ausländers, eines Engländer, deren Gesamtheit wir gewohnt sind, unsere Concurrenten auf wirtschaftlichem Gebiet zu nennen, nicht ohne Interesse sein. Wir beschränken uns auf die Wiedergabe des ersten Absatzes im Consulatsbericht, weil dessen Inhalt in gedrängter Kürze die Anschauung Mr. Wards über Hamburgs Verkehr und Bedeutung widerspiegelt:

„Eine weitere beträchtliche Zunahme an Umfang und Werth der Einfuhr nach Hamburg hat Platz gegriffen; ebenfalls erfuhr die Ausfuhr eine Steigerung, allerdings im geringeren Grade. Die Gesamtträume und Anzahl der Hamburg anlaufenden Seeschiffe im Jahre 1898 war umfangreicher, als in irgend einem Jahre vorher. Die Ausdehnung der Hamburger

Hafenanlagen, sowie die Vertiefung und Vergrösserung der schiffbaren Fahrtrinne auf der Elbe, wurde im letzten Jahre fortgesetzt, ein Beweis, dass die lokalen Staatsbehörden die Wichtigkeit weiteren Ausbaues erkannt haben und fortgesetzt bemüht sind an der ferneren Vervollkommenung des ersten Hafens, im europäischen Continente zu arbeiten.“

In No. 12. ist das **amerikanische neue Seemannsgesetz** erwähnt. Wir nannten es damals ein Seemannsschutzgesetz, weil nach unserer Anschauung der Habgier beutelustiger Schlafbaasen durch einzelne Bestimmungen gewisse Hindernisse entgegentraten. Ganz besonders desshalb, weil das von den amerikanischen Seeleuten mit Recht bekämpfte Advance-noten-System geregelt erschien, demzufolge früher der Angemusterte kaum mehr als ein Fünftel erhielt, während der Schlafbaas sowie seine Helfershelfer mit den restirenden vier Fünftel von dannen gingen. Soweit, bis vor Kurzem Nachrichten über die Wirkung des Gesetzes vorlagen, war unsere Muthmaassung irrthümlich. Die Heuer- und Schlafbaase hatten, nach »berühmten« Mustern in den einzelnen Häfen »Ringe« gebildet und waren die auf Gegenseitigkeit beruhende Verpflichtung eingegangen, nur solchen Schiffen Personal zu heuern, deren Rheder resp. Schiffer ausser dem gesetzlich gestatteten Monatsvorschuss eine Prämie pro Kopf der Besatzung zahlen. Eine Vergütung für ihre Bemühungen steht den Leuten natürlich zu und würde ihnen auch anstandslos bewilligt werden, wäre ihre Bemessung nur nicht so ungewöhnlich hoch. Da Letzteres, besonderes in San Francisco, der Fall ist, haben dort mehrere Schiffe tagelang seebereit im Hafen gelegen, weil die Rheder eine Prämie von \$ 40, ja in einzelnen Fällen sogar von \$ 90 für jeden Mann, nicht zu zahlen gewillt waren. Die Forderungen der New-Yorker sind mässiger, nämlich ausser dem Monatsgehalt nur \$ 10. Dank der eisernen Consequenz verschiedener Rheder scheint der Kampf, welcher Ende April bis Mitte Mai am Erbittertsten wüthete, doch schliesslich zu Ungunsten der Heuer- und Schlafbaase enden zu wollen. So liegt eine Nachricht vor, der zufolge drei Segelschiffe im New-Yorker Hafen, ohne dass die exorbitanten Forderungen der Stellenvermittler erfüllt wären, den Hafen mit angemustelter Mannschaft verliessen. — Wenn es den »Boarding-house-keepers« überhaupt möglich war, durch Umgehung des Gesetzes monatelang, und dabei recht oft nicht ohne Erfolg, im Kampf mit den Rhedern auszuharren, so tragen, wie uns von Augenzeugen berichtet wird, in erster Linie die Seeleute selbst die Schuld. Nur weil sich Jan Maat von den ihm mit grösstem Recht verhassten Haifischen einbilden liess, die Heuern würden, wenn die Seeleute zu den Schlafbaasen halten, bald erhöht werden, ist die lange Dauer der Streitigkeiten erklärlich. Die Matrosen schlugen die besten ihnen gemachten An-

gebote aus und traten zur Partei derjenigen Leute über, die dank der Leichtgläubigkeit und Unerfahrenheit des Seemanns, gewohnt sind, von dem Erlös ihres lohnenden, meist nur kurze Zeit betriebenen Geschäftes sorglos und verschwenderisch leben zu können.

Das zweite Heft zur Statistik des Deutschen Reichs, herausgegeben vom Kaiserlichen Statistischen Amt, ist veröffentlicht. Wie in früheren Jahren, so werden wir auch jetzt aus dem reichhaltigen Inhaltsverzeichnis unseren Lesern gelegentlich Auszüge mittheilen. Ganz besonders werden folgende Thematika dazu verschiedentlich Veranlassung geben: Verkehr auf den deutschen Wasserstrassen in den Jahren 1872—1897, Verkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal (1898), Seeverkehr in den deutschen Hafenplätzen (1897), Seereisen deutscher Schiffe (1897), Anmusterungen von Vollmatrosen und unbefahrenen Schiffsjungen (1898) u. Ueberseeische Auswanderung im ersten Vierteljahr 1899.

### Die Strandung der „Paris“.

Die Strandung des American-Liners „Paris“ bei den Manacle-Klippen hat begreiflicherweise eine Zeit lang die sog. öffentliche Meinung in Anspruch genommen, d. h. einem Theil der nicht fachmännischen Presse die willkommene Gelegenheit geboten, ihre Spalten mit Kritiken und Vorschlägen füllen zu können, von deren Nützlichkeit nur die geistigen Urheber überzeugt sind. An gehässigen, den Charakter und die Fähigkeit amerikanischer Seeleute in Frage stellenden Bemerkungen hat es besonders seitens solcher deutschen Organe nicht gefehlt, die Alles was mit dem englischsprechenden Volke irgendwie in Zusammenhang steht, geisseln, bespötteln und der Lächerlichkeit preisgeben versuchen. Die Absicht, welche dieser Theil unserer Presse im Auge hat, gehört, weil er rein politischer Natur ist, nicht in den Rahmen einer nautischen Fachzeitschrift. Dieser Umstand verbietet ein näheres Eingehen, was um so erfreulicher ist, als die Beschäftigung mit diesem Thema nicht gerade zu den Annehmlichkeiten des Lebens gehört.

Jeder Seemann, mag er auch überzeugter Anglophobe sein, wird zugeben müssen, dass ein abschliessendes Urtheil über den Fall „Paris“ vor der seeamtlichen Untersuchung nicht gefällt werden kann. Was heute und bis zur Untersuchung gesagt und geschrieben wird, beruht umso mehr lediglich auf Vermuthungen, als Kapt. Watkins sich geweigert hat, den Beamten des englischen Handelsamtes Aufschlüsse irgend welcher Art zu geben.

Wird aus den angeführten Gründen hier also nicht beabsichtigt, ein vernichtendes Urtheil zu

fällen, so ist man doch berechtigt, zu behaupten, dass die Strandung bei grösserer Aufmerksamkeit hätte vermieden werden können. Berechtigt deshalb, weil in ähnlicher Route, wie sie die „Paris“ eingeschlagen, unzählige Schiffe fahren, ohne zu stranden. Eine grössere als gewöhnliche Aufmerksamkeit war auch am Platze, weil die „Manacles“, als „Schiffskirchhof“ berüchtigt, sehr gefährlich sind oder durch unberechenbare Strömungen in ihrer Nähe gefährlich werden.

Dass die „Manacles-Klippen“ oder „Manacles“, wie sie kurz genannt werden, nicht mit Unrecht jenen berüchtigten Namen führen, lassen nicht allein die Fälle „Mohegan“ und „Paris“, sowie viele andere in der Nähe der Klippen geschehenen Strandungen erkennen, sondern auch verschiedene darauf bezügliche Bemerkungen in den Segelanweisungen.

Die englischen „sailing directions for the English Channel“ sprechen von „a dangerous group of rocks“, die deutschen Segelanweisungen betonen zu wiederholten Malen, dass die „Manacles“ sehr gefährlich sind und in deren Nähe unkontrollirbare Strömungen herrschen.

Weil anzunehmen ist, dass Kapt. Watkins die einschlägige Fachliteratur kennt und auf Grund seiner langjährigen Erfahrungen auch das im Umlauf befindliche Gerücht über die Gefährlichkeit der „Manacles“, setzt er seine seemännische Fähigkeit verschärfter Kritik aus. Umso mehr, als noch vor kürzester Zeit ein grosses Schiff auf den „Manacles“ zu Grunde ging und dieser Vorfall ganz besonders in den amerikanischen Seemannskreisen lange Zeit Gegenstand lebhafter Erörterungen war.

Ungerecht aber ist es, wollte man angesichts der „Mohegan“- und „Paris“-Strandung behaupten, die Amerikaner navigiren im Allgemeinen nachlässig. Glücklicherweise herrscht eine solche Anschauung nur in den Redaktionen urtheilsunfähiger Tagesblätter, nicht aber unter deutschen Seelenten vor. Dürfen Letztere auch von sich behaupten, fähig, gewissenhaft und tüchtig zu sein, so giebt das Vorhandensein genannter Eigenschaften noch nicht das Recht, den Vertretern anderer hochintelligenter maritimer Nationen solche Eigenschaften abzusprechen. Aber abgesehen, dass es unbillig und ungerecht wäre, in angedeuteter Weise durch Kritik Anderer die eigenen Fähigkeiten hervorheben zu wollen, bedeutete eine solche Maassnahme ein Zeichen von unangebrachter Selbstüberhebung, die nicht selten bei Völkern beobachtet wird, deren Entwicklungsfähigkeit den Culminationspunkt überschritten hat.

Nach den vorstehenden, gewissermaassen als Einleitung dienenden Bemerkungen kommen wir



zum eigentlichen Zweck des Artikels, nämlich über einen Gedanken in Zusammenhang mit dem Thema zu sprechen, den die »Shipping Gazette«, die grosse englische Schifffahrtszeitung, in Anregung gebracht hat. Das englische Blatt widmet der »Paris«-einen Leitartikel und äussert sich, nachdem die »Mohogan«-Affäre gestreift ist, kurz folgendermassen:

»Hier geht ein Dampfer von einem französischen Hafen nach New-York und kommt plötzlich an der englischen Küste, nicht einmal an einer weit aus dem Lande hervorragenden Stelle, an Grund. Der Hauptgrund ist zweifellos das Bestreben, eine möglichst schnelle Reise zu machen. Wenn man von den Kanarinseln frei ist, geht man, um nach dem Ausgangspunkte des grössten Kreises zu kommen, so nahe wie möglich an Lizard heran. Wer mit Vorsicht navigirt, und Das hat der amerikanische Kapitän wahrscheinlich auch gethan, nähert sich Lizard etwa bis zu 5 oder 6 Seem. Abstand. Und doch sitzt die »Paris« plötzlich auf den »Manacles«! Wenn wirklich ein richtiger Kurs gesteuert und die Strömung nicht in Rechnung gezogen ist, so wäre der Dampfer doch an Grund gerathen, denn auf der zweiten Hälfte der Strecke von Cherbourg hat er den Strom ungefähr 3 Strich am Backbordbug gehabt und in der Nähe von Lizard ist die Strömung recht bedeutend. Dies könnte eine mögliche Lösung des Räthfels sein. Oder lag auch hier der Fall vor, dass ein falscher Kurs gegeben ist? Möglicherweise hat der Kapitän, als er genügenden Abstand von den französischen Inseln hatte, den Kurs N. 88° W statt S. 88° W. aufgegeben. Wer würde ihm da widersprochen haben? Würde beispielsweise der wachhabende Steuermann, wenn er einen Fehler im Kurs vermuthete, ins Kartenzimmer gehen und die gegebene Kursrichtung nach ihrem Ziel auf der Karte verfolgen? Giebt es überhaupt Jemand an Bord, der den Schiffer kontrollirt? Und doch sind zeitweilige Irrthümer ein Umstand, mit dem gerechnet werden muss. Das weiss jeder erfahrene Seemann. Ein jeder Schiffsführer kann wohl auf einen Fall zurückblicken, in dem er sein Schiff in Gefahr gebracht hat, und wo er sich sagen muss, dass die Welt ihm, wenn der Unfall eingetreten wäre, mit Recht eine Nachlässigkeit vorgeworfen hätte. Dass magnetische Ablenkung die Ursache der Strandung gewesen, kann man sofort als unbegründet zurückweisen; jedenfalls würde diese nicht eine halbe Seemeile vom Lande Einfluss haben. Um die gewöhnlichen Gesetze des Magnetismus kennen zu lernen, bedarf es aber noch nicht der Belehrungen von Fischorn, deren Meinung über diesen Gegenstand in einer Zeitung ganz ernsthaft wiedergegeben wurde. Was den Vorwurf betrifft, dass das Riff nicht genügend gekennzeichnet sei, so ist das für die Schiffsführung keine Ent-

schuldigung. In klarem Wetter sind die »Manacles« so gut gekennzeichnet, wie irgend eine gefährliche Stelle an der Küste und in unsichtigem Wetter hat doch ein Schnelldampfer auf der Tour von Cherbourg dort nichts zu suchen.

Die Schlussworte des englischen Artikels mögen, um Missverständnisse auszuschliessen, im Urtext wiedergegeben werden.

»Would it not be well, if the custom, which obtains in a few isolated cases, were made general, namely, that the chief officer should, independently, keep the run of the ship? That two heads are better than one is an applicable truism; and, were this the custom in merchant vessels, no commander would be likely to object. The only safeguard against such catastrophes would seem to be an independent reckoning by the chief officer as a check against mental aberration on the part of master.«

Haben wir die »Shipping Gazette« richtig verstanden, so ist beabsichtigt, dass sowohl der Kapitän, als der erste Offizier unabhängig von einander ihr Besteck rechnen, und nachdem Das geschehen, Vergleiche über das Resultat anstellen. Ja, wird mancher Leser fragen, geschieht Das nicht überall, oder doch mindestens an Bord der grossen Passagier- und Postdampfer? Wandern nicht, sobald die Mittagshöhe beobachtet ist, Schiffsführer und erster Steuermann in's Kartenhaus und rechnen unabhängig von einander ihr Besteck aus? Dass dieser Brauch an Bord deutscher Schiffe nicht »in a few isolated cases« sondern allgemein ist, wissen alle Kapitäne und ersten Officiere. Einzelne werden, wenn sie Dies lesen, unwillkürlich an manchen Wettstreit denken, den sie in Bezug auf schnelles Rechnen im Kartenhaus ausgefochten haben. Der Kapitän ist, besonders wenn der »Erste« am Vormittag Freiwache hatte, gewöhnlich eher fertig, weil er schon vorher den Logarithmus der Declination eingetragen hat und verschiedene Längenresultate mit geschätzter Breite — entweder mit Bleifeder auf einem einzelnen Stück Papier oder auch auf der Reeling — ausgerechnet hat. Wer behaupten wollte, die Berechnungen beider Herren würden nicht unabhängig von einander ausgeführt, der kennt eben die Verhältnisse nicht.

Hiermit dürfte die Angelegenheit erledigt sein. Denn die im ersten Satze des Vorschlages der englischen Zeitung anscheinend vertretene Ansicht, »that the chief officer should, independently, keep the run of the ship« ist später wieder durch die Bemerkung abgeschwächt, »that two heads are better than one« etc.

Da nun einmal seitens des englischen Blattes Vorschläge gemacht sind, auf Grund deren Irrthümer in der Berechnung auf See, wenn nicht ganz, so doch möglichst ausgeschlossen sein sollen, so mag hier eine Gewohnheit Erwähnung finden, die keineswegs neu, wohl aber worth ist, genannt zu werden.

In einzelnen deutschen Rhodereien herrscht der Usus — wenn wir nicht falsch unterrichtet sind, auch im Norddeutschen Lloyd — dass der erste und zweite Officier die Mittagssposition feststellen und Ersterer dem Kapitän die Berechnungen zur Controlle unterbreitet. Dieser Brauch hat entschieden Vieles für sich, nur kann er nicht überall, d. h. in jeder Gegend durchgeführt werden. Beispielsweise nicht im Englischen Kanal, wo auch bei klarstem Wetter entweder der erste oder der zweite Steuermann auf der Brücke zugegen sein müssen. Andererseits muss aber auch gesagt werden, in gefährlichem Fahrwasser wird immer der Kapitän zur Stelle sein und die Navigation leiten. Jedenfalls wird man zugeben, wenn Jemand an Bord Controlle ausüben soll, es nur der Kapitän und kein Anderer sein kann. Derselbe wird sich, sobald er einen Irrthum in der Berechnung des ersten und zweiten Officiers wahrnimmt, gewiss keinen Augenblick besinnen, seine Beobachtung den betreffenden Herren zur Kenntniss zu bringen.

Dieser Modus überall eingeführt, würde wahrscheinlich eine bessere Gewähr bieten, Rechenfehler, die dem gewissenhaftesten Menschen passieren können, aufzudecken, als die von der »Shipping Gazette« vorgeschlagene Methode, nach der das unabhängige Rechnen des ersten Officiers »as a check against mental aberration on the part of the master« dienen soll. S.

### Die Handelsschifffahrt durch das nördliche Eismeer von und nach Sibirien.

Gegen Ende des 16. Jahrhunderts trafen englische und holländische Seefahrer bei Nowaja Semlja, Waigatsch und in der Jugorstrasse russische Seeleute, die öfters in ganzen Gesellschaften auf ihren einmastigen Schiffen nach den Mündungen des Ob und Jenissei segelten. Dieser Weg führte längst der Küste Russlands und Sibiriens bis zur Halbinsel Jalmal, die zuerst auf dem Flüssen Mutnaja durchkreuzt wurde und dann, nachdem man die Fahrzeuge theilweise über das Land geschafft hatte, auf dem Flüßchen Selenaja in den Ob-Busen. Im Jahre 1601 befand sich etwa 200 Werst oberhalb der Mündung des Flusses Tas die Stadt Mangasei, wohin nicht nur Kaufleute von den Ufern des Weissen Meeres, sondern auch aus dem Auslande zum Tauschhandel kamen. Im Jahre 1616, unter dem Tobolskischen Wojewoden Kurakin, wurde Ausländern der Zutritt nur bis zur Stadt Archangelsk gestattet. Kaufleute, die auf dem Seewege gekommen waren, schickte man über Beresow und Tobolsk zum Werchoturschen Schlagbaum zurück. Im Jahre 1620 durften selbst Russen den Seewege nicht mehr benutzen; der Handelsweg, der grosse Vortheile versprach wurde über 200 Jahre vollständig vernachlässigt. Während dieser Zeit wurden zwar wissenschaftliche Unternehmungen ausgerüstet, die den alten Seewege wieder zu erforschen suchten; zur Anknüpfung von Handelsbeziehungen mit Sibirien geschah aber nichts, man hatte damals nur das Ziel im Auge, einen Nordweg nach Indien zu finden, weil den südlichen Weg in diese sagenhafte Gegend die Niederländisch-Ostindische Gesellschaft ganz in Beschlag genommen hatte.

Im Jahre 1755 schrieb Lomonossow eine Abhandlung über den Nordweg nach Indien und stellte in derselben die Behauptung auf, dass der Weg längst der Nordküste Sibiriens in gewissen Sommermonaten eisfrei sein muss, was 120 Jahre später durch Nordenskjölds Reise bestätigt worden ist. Einen praktischen Nutzen haben aber diese Unternehmungen des 18. Jahrhunderts kaum gehabt. Der alte Weg, auf dem einst russische und ausländische Handelsleute glücklich nach Sibirien gelangten, war verloren, man musste gleichsam tastend vorwärtsschreiten, ohne Karten, in voller Unkenntnis der Meeresströmungen und der Eisverhältnisse. Einige fanden es bequemer, von Europa aus sich nach Spitzbergen zu wenden, um von dort die sibirische Nordküste zu erreichen, andere umgingen Nowaja-Semlja, noch andere nahmen den Weg durch die Meerengen, die die Inseln Nowaja-Semlja und Waigatsch vom Festlande trennen, d. h. sie suchten durch die Matoschkin-Strasse, die Karische Pforte und durch die Jugorsche Strasse nach Sibirien zu gelangen. Die meisten Expeditionen fanden auf ihrem Wege Eismassen, die die Schiffe beschädigten und ein weiteres Vordringen verhinderten. Dadurch entstand die allgemeine Ansicht, dass das Karische Meer das ganze Jahr hindurch mit Eis bedeckt ist.

Im Anfang des 19. Jahrhunderts verminderte sich das Interesse für das Auffinden des nördlichen Seeweges nach Sibirien. Zwar wurden auch in dieser Zeit von der russischen Regierung einige Unternehmungen ausgerüstet, doch gelang es keiner derselben das Karische Meer zu durchkreuzen und zu erforschen. Erst in der zweiten Hälfte des gegenwärtigen Jahrhunderts wurden wieder Versuche unternommen, nach Sibirien durch das Karische Meer vorzudringen. Durch die Erfahrungen der früheren Expeditionen waren diese Unternehmungen erfolgreicher. Zu den russischen Expeditionen dieser Periode gehören die Unternehmungen von Sidorow, Traposnikow, Sibirjakow und Krusenstern, zu den ausländischen, die des englischen Kapitäns Wiggins und des Schweden Baron Nordenskjöld. Dieselben haben bewiesen, dass das Eismeer längst der asiatischen Küste in gewissen Sommermonaten thatsächlich schiffbar ist und die Möglichkeit besteht, eine regelmässige Handelsverbindung zwischen Europa und Sibirien herzustellen.

Mit Rücksicht auf die grosse Bedeutung dieses Seeweges für Sibirien und um neue Unternehmungen anzuregen, wurde von der russischen Regierung in den Jahren 1877 und 1878 die zollfreie Einfuhr ausländischer Waaren nach den Mündungen des Ob, Jenissei und der Lena gestattet, im Zeitraum von 1879 bis 1885 aber auf gewisse Erzeugnisse beschränkt.

Durch die Erfolge von Wiggins und Nordenskjöld und durch die Massnahmen der russischen Regierung wurde jetzt der nördliche Seewege für Handelszwecke aufgesucht. Im Zeitraum von 1876 bis 1886 wurden aus Europa 27 Dampfer nach den Mündungen des Ob und Jenissei abgefertigt. Von diesen erreichten 12 wohlbehalten das Ziel, die übrigen erlitten durch die Unkenntnis ihrer Führer mehr oder weniger Schaden. Von 1887 bis auf die Gegenwart hat in erster Linie Kapitän Wiggins viele Dampfer durch das Karische Meer geführt. Auf seine Veranlassung bildete sich im Jahre 1887 in England die Gesellschaft »The Phoenix Merchant Adventurers«. Auf das Gesuch der Bevollmächtigten dieser Gesellschaft wurde vom Finanzminister für 1887 die zollfreie Waareneinfuhr nach den Mündungen des Ob und Jenissei gestattet. Der Dampfer »Phoenix« gelangte 1887 mit einer Waarenladung von England glücklich bis nach der Stadt Jenisseisk, die etwa 2000 Werst oberhalb der Flussmündung liegt. Nach dem glücklichen Gelingen dieser Unternehmung wurde die zollfreie Einfuhr ausländischer Erzeugnisse nach der Jenisseimündung unter gewissen Beschränkungen auf fünf Jahre, d. h. bis zum Jahre 1892 verlängert. Als Umschlagshafen und Besichtigungsort sollte Goltschicha, unweit der Jenissei-Mündung, dienen. Die mit ausländischen Waaren befrachteten Dampfer

mussten vor ihrer Abreise nach Sibirien ein genaues Waarenverzeichnis dem Finanzminister einreichen, das in den zuständigen Ministerien geprüft wurde, ob etwa für einzelne einzuführende Gegenstände zum Schutz der einheimischen Industrie ein Zoll erhoben werden sollte. Später wurden die Waaren in Goltshicha in Gegenwart eines Beamten unter Zollverschluss genommen, auf die Flussschiffe umgeladen, und erst nach der Ankunft in Jenisseisk einer umgehenden Besichtigung unterzogen. Mit Rücksicht auf die Misserfolge, die die Gesellschaft in den beiden ersten Jahren (1888 und 1889) erlitten hatte, wurde die beschränkte zollfreie Waareneinfuhr bis zum Jahre 1894 verlängert.

In der zweiten Periode sind aus England nach der Jenissei-Mündung 22 Dampfer abgefertigt worden.

Die Misserfolge der Phoenix Merchant Adventurers in den Jahren 1888 und 1889 veranlassten die Gesellschaft zu liquidiren. Das hinderte aber nicht andere englische Kaufleute eine neue Gesellschaft unter dem Namen „Anglo-Siberian-Trading Co.“ zu begründen, die 1890 drei Dampfer glücklich nach der Jenissei-Mündung beförderte.

Im elfjährigen Zeitraum (von 1887—1897) sind auf dem nördlichen Seewege nach und aus Sibirien noch wenig Erzeugnisse ein- bzw. ausgeführt worden, weil diese Jahre mehr oder weniger als Versuchsjahre betrachtet wurden. Die Einfuhr vertheilte sich sehr ungleichmässig auf die einzelnen Jahre und betrug

1887 . . . . .	11 500 Pud 1 Pfund*)
1889 . . . . .	1 475 „ 30 „
1890 . . . . .	30 800 „ — „
1893 . . . . .	100 000 „ — „
1894 . . . . .	2 650 „ — „
1895 . . . . .	18 145 „ 1 „
1896 . . . . .	38 821 „ — „
1897 . . . . .	192 168 „ — „

Zus.: 395 559 Pud 32 Pfund.

An Zoll wurden etwa 98 000 Rubel erhoben. Die Einfuhr umfasste folgende Waaren: Salz, Schleifsteine, rothe Farbe, eiserne Ketten, Petroleum, Metalle und Fabrikate aus denselben, Maschinen, Olivenöl, Cement, Konserven, Eisen, Stahl, chemische Erzeugnisse, Stearinlichte, Pfeffer, Harz, Soda, Reis und Thee.

Auch die Ausfuhr sibirischer Erzeugnisse war bisher noch unbedeutend. Beispielsweise wurden im Jahr 1890 probeweise verschickt: 341 Pud Graphit, 364 Pud Wolle aus Transbaikalien, 425 Pud Horn, 6 Pud Bärenfelle, 30 Pud Pferdehaare, 2000 Pud Hanf und Getreide im Werth von etwa 7760 Rubel. Einen grösseren Umfang nahm dagegen die Getreideausfuhr erst in den folgenden Jahren an, als sibirische Händler zum ersten Mal aus der Bucht Nachodka einige Hunderttausend Pud Weizen und Hafer, und die englischen Handelsfirmen Popham und Layborner Poppe die in Sibirien aufgekauften Getreidemengen als Rückfracht auf englischen Dampfern nach London verschifften.

Zur Prüfung der Frage wegen der weiteren zollfreien Einfuhr ausländischer Waaren auf dem nördlichen Seewege nach Sibirien wurde im Juni 1897 beim Departement für Handel und Manufaktur ein besonderer Ausschuss eingesetzt, der nach eingehenden Berathungen seine Beschlüsse dem Finanzminister zur gesetzlichen Bestätigung empfahl. Die Beschlüsse des Ausschusses riefen aber in der einheimischen Presse lebhaftes Widersprüche hervor. Insbesondere wurde darauf hingewiesen, dass die Regierung im Interesse der nothleidenden Bevölkerung Nordsibiriens und zur Förderung der Ausfuhr sibirischer Roherzeugnisse nach dem Auslande, noch auf Jahre hinaus die zollfreie Einfuhr ausländischer Waaren unter den bisherigen Bestimmungen beibehalten müsse. Auch die Stadtverwaltungen Sibiriens nahmen zu dieser Frage Stellung. Es

wurde nachgewiesen, dass aus dem Ob-Gebiet allein jährlich 10 bis 12 Millionen Pud Getreide ausgeführt werden können und bei dem gegenwärtigen Zuzug von Ansiedlern ins Tomskische Gouvernement sich die Zahl der Weizenbautreibenden von Jahr zu Jahr vergrössert. Der Preis für Weizen auf den Sammelpunkten des Gouvernements stellt sich nicht höher als 40 bis 50 Kopeken für 1 Pud (etwa 5 .A 25  $\delta$  bis 6 .A 60  $\delta$  bis 6 .A 60  $\delta$  für 100 kg) wofür in London 1 Rbl. 26 Kop. bis 1 Rbl. 30 Kop. (etwa 16 .A 50  $\delta$  bis 17 .A 10  $\delta$  für 100 kg.) erzielt wurden. Ausser Weizen kommen als Ausfuhrerzeugnisse noch in Betracht: Hafer, Mehl, Spiritus, Hanf- und Leinölsamen (in Sibirien 80 bis 90 Kop. für 1 Pud, etwa 10 .A 50  $\delta$  bis 11 .A 82  $\delta$  für 100 kg., in London 1 Rbl. 40 Kop. für 1 Pud, etwa 18 .A 38  $\delta$  für 100 kg.), Flachs (in Sibirien 2 Rbl. 20 Kop. für 1 Pud, etwa 26 .A 87  $\delta$  für 100 kg., in London 3 Rbl. 80 Kop. für 1 Pud, etwa 50 .A für 100 kg.), Hanföl. Butter, Salzfleisch, Borsten, Rosshaare und dergl. mehr. Die Stadtverwaltung von Tomsk ersuchte um zollfreie Einfuhr von Maschinen und Apparaten für die bearbeitende Industrie, das Bergwesen, die Goldwäschen und die Landwirthschaft, sowie um Herabsetzung des Zolles auf Stabeisen, Eisenblech, Stahl, Blei, chemische Erzeugnisse, Stearinlichte und gepressten Thee. Im Interesse der See- und Flussschiffahrt wurde als besonders wichtig bezeichnet, die Errichtung eines Seehafens in der Bucht Nachodka, die weitere Erforschung des Fahrwassers und der Aufstellung von Schiffahrtszeichen im Ob, die Zusammenstellung von Flusskarten und die Einrichtung einer Börse in einer sibirischen Stadt.

Fast einstimmig gelangte in der sibirischen Presse die Ueberzeugung zum Ausdruck, dass dem nördlichen Seeweg die grösste Aufmerksamkeit zuzuwenden sei und auch die Flüsse in den Dienst des grossen Ausfuhrverkehrs gestellt werden müssen, weil diese allein im Stande sind, den sibirischen Ausfuhrpunkten Massenfrachten schnell und billig zuzuführen.

Im Januar 1898 wurden unter dem Vorsitz J. Kowalewsky's wegen der zollfreien Einfuhr ausländischer Waaren nach den Flussmündungen des Ob und der Jenissei im Departement für Handel und Manufakturen neue Sitzungen anberaumt. An denselben theilnahmen sich der Direktor des Zolldepartements, D. E. Kobeko, Admiral Makarow, die Vertreter der sibirischen Städte und verschiedene Zweige des Handels und der Industrie. Die Vorschläge, die von der Versammlung dem Minister zur gesetzlichen Bestätigung empfohlen wurden, haben in den theilgenommenen Kreisen Sibiriens grosse Enttäuschungen hervorgerufen. Vom Finanzminister wurde in Uebereinstimmung mit dem Minister des Ackerbaues und der Reichsdomäne die zollfreie Einfuhr von Maschinen und Geräthen für die Goldwäschen und die bearbeitende Industrie auf 5 Jahre in Aussicht gestellt, ein ermässiger Zoll aber nur auf einzelne landwirthschaftliche Geräthe, die in Russland noch nicht hergestellt werden, bewilligt. Im Interesse der russischen Theehändler, die bekanntlich die Einfuhr auf dem alten Karawanenwege durch die Mongolei über das Zollamt von Irkutsk bewerkstelligen, wurde bei Einführung auf dem nördlichen Seewege ein Zollsatz von 3 Rbl. 50 Kop. bis 5 Rbl. für 1 Pud Thee vorgeschlagen.

Die Ansichten der Sibirier über die beschränkte Zollfreiheit, die im übrigen 1898 noch nicht gesetzlich bestätigt war, hat Romanow in seiner Abhandlung\*) in die Worte zusammengefasst: „Der nördliche Seeweg geniesst nicht mehr die Vortheile, die ihm zeitweilig bewilligt wurden und die zweifellos auch einen gewissen Einfluss auf den Unternehmungsgeist der Seefahrer ausgeübt haben. Sollte sich die Voraussagung der Vertheidiger der zollfreien Einfuhr erfüllen und die Unternehmungslust der Handels- und Seelente auf diesem Wege in-

\*) Der nördliche Seeweg von Europa nach Sibirien. Sibirisches Handels- und Gewerbebuch. Jahrgang 1899. Verlag von F. P. Romanow in Tomsk.

\*) 1 Pud = 16,38 kg. 1 Pfund = 0,409 kg.



folge der Zollbeschränkungen erlahmen, so würde dadurch den Gesamtinteressen Sibiriens ein schwerer Schaden zugefügt werden. Wir fürchten, dass er den Ausländern kaum lohnend erscheinen dürfte, ihre Schiffe nach sibirischem Getreide auszusenden, wenn ihnen nicht gleichzeitig die Möglichkeit geboten wird, ihre Waaren mit Vortheil auf den sibirischen Märkten abzusetzen. Die Ausländer haben uns einen grossen Dienst erwiesen, als sie den nördlichen Seeweg dem Handel erschlossen, sie haben daher auch die Vergünstigungen verdient, die ihnen zeitweilig zugestanden wurden und im gegenseitigen Interesse auch noch ferner zugebilligt werden müssten. (Th.

## Bremens Handel und Schifffahrt. (Im Jahre 1898.)

Wie alljährlich der anfangs des Jahres herausgegebene Handelskammerbericht Mitte des Jahres durch statistische Mittheilungen über den Handel und die Schifffahrt der alten Hansestadt ergänzt und vervollständigt wird, so auch in diesem Jahre. Aus der letzteren Veröffentlichung im Anschluss an die Erstere ist eine ständige Zunahme, sowohl der Ein- als der Ausfuhr ersichtlich. Das Ergebniss in genannter Richtung für die letzten fünf Jahre rubrikartig untereinandergestellt zeigt folgendes Bild. (Das Gewicht ist in Doppelcentnern vermerkt.)

### Gesammt-Einfuhr.

a. nach Gewicht	b. nach Werth
1894 28 811 971 Dc.	694 485 348 M.
1895 31 124 812 „	806 306 101 „
1896 32 562 476 „	821 472 143 „
1897 36 832 880 „	894 075 354 „
1898 37 768 648 „	931 280 605 „

### davon aus transatlantischen Ländern

1894 9 141 502 Dc.	345 832 804 M.
1895 10 520 074 „	402 937 308 „
1896 10 811 738 „	412 116 597 „
1897 13 595 107 „	477 780 090 „
1898 15 166 056 „	535 660 769 „

### Gesammt-Ausfuhr.

a. nach Gewicht	b. nach Werth
1894 19 758 234 Dc.	672 109 730 M.
1895 22 241 772 „	765 852 249 „
1896 23 361 068 „	809 364 692 „
1897 26 203 550 „	852 262 456 „
1898 28 741 124 „	887 328 061 „

### davon nach transatlantischen Ländern

1894 4 871 958 Dc.	182 628 274 M.
1895 5 056 128 „	202 609 368 „
1896 5 634 873 „	201 667 758 „
1897 6 416 699 „	209 187 411 „
1898 6 357 670 „	164 650 431 „

Von der Gesamteinfuhr im Jahre 1898 fielen seewärts: 8 589 169 Dc. zu 145 799 053 M. und fluss- sowie landwärts 14 013 423 Dc. zu 249 820 783 M. Ausgeführt sind im Berichtsjahre 6 130 989 Dc. zu 221 201 923 M. seewärts und 16 252 465 Dc. zu 501 475 707 M. fluss- und landwärts.

So günstig das Gesamtergebniss im Vergleiche zum Vorjahre und dessen Vorgängern ist, sind nicht unwesentliche Verkehrsvorschiebungen nach und von einzelnen Absatzgebieten zu berichten.

Der Verkehrsumfang sowie der Werth desselben haben hinsichtlich der Einfuhr aus Häfen des Deutschen Reiches um ca. 200 000 Dc. und 13 1/2 Millionen Mark abgenommen, während in den vier letzten Jahren eine ständige Zunahme, von 1894 bis 1895 sogar 50 Millionen Mark, beobachtet war. Die überaus günstigen Daten in der Ausfuhr sind allerdings im Stande

das vorher erwähnte unerfreuliche Bild mehr als auszugleichen, denn gegen das Vorjahr sind an Gewicht ca. 2 Millionen Dc. an Werth 68 Millionen Mark mehr nach deutschen Häfen von Bremen ausgeführt.

### a) Der Verkehr mit den übrigen europäischen Ländern:

Von Oesterreich hat die Einfuhr um 22 000 Dc. und 1 Mill. M., die Ausfuhr nach dort um 71 000 Dc. und 5 Mill. M. gegen das Ergebniss von 1897 abgenommen; Grossbritannien und Irland Einfuhr: — 200 000 Dc. + 7 Mill. M., Ausfuhr: + 200 000 Dc. + 5 Mill. M.; Frankreich Einfuhr: — 12 000 Dc. — 1 100 000 M., Ausfuhr: + 9000 Dc. + 1 Mill. M.; Holland Einfuhr: + 45 000 Dc. + 70 000 M., Ausfuhr: — 12 000 Dc. — 500 000 M.; Belgien Einfuhr: — 9000 Dc. — 1 Mill. M., Ausfuhr: + 25 000 Dc. + 300 000 M.; Russland Einfuhr: — 200 000 Dc. — 1 200 000 M., Ausfuhr: + 137 000 Dc. + 7 300 000 M.; Schweden und Norwegen Einfuhr: — 68 000 Dc. — 3 Mill. M., Ausfuhr: + 155 000 Dc. + 2 100 000 M.; Dänemark Einfuhr: — 900 Dc. + 13 500 M., Ausfuhr: + 4000 Dc. + 400 000 M.; Italien Einfuhr: + 18 700 Dc. — 50 000 M., Ausfuhr: — 6000 Dc. — 34 000 M.; Spanien und Portugal Einfuhr: + 7000 Dc. — 200 000 M., Ausfuhr: — 13 000 Dc. — 200 000 M.; Türkei und Griechenland Einfuhr: + 500 Dc. + 1000 M., Ausfuhr: — 5 Dc. + 76 M.; Rumänien, Serbien, Bulgarien Einfuhr: + 55 000 Dc. + 330 000 M., Ausfuhr: — 4000 Dc. — 25 000 M. (Nicht unerwähnt mag bleiben, dass vorstehende sowie nachstehende Zahlenangaben nur annäherungsweise genau sind, was aber für den beabsichtigten Zweck genügen dürfte.)

### b) Der Verkehr mit aussereuropäischen Ländern:

Vereinigte Staaten Einfuhr gegen das Vorjahr um ca. 500 000 Dc. und an Werth um 3 300 000 M. zugenommen, Ausfuhr um ca. 480 000 Dc. und 45 Millionen M. abgenommen. Britisch Nordamerika Einfuhr: + 13 000 Dc. + 60 000 M., Ausfuhr: + 2000 Dc. + 27 000 M.; Mexico und Centralamerika Einfuhr: — 62 000 Dc. + 250 000 M., Ausfuhr: — 500 Dc. — 140 000 M.; Westindien Einfuhr: + 41 000 Dc. + 3 Mill. M., Ausfuhr: — 23 000 Dc. — 300 000 M.; Venezuela, Columbien und Ecuador Einfuhr: + 20 000 Dc. + 800 000 M., Ausfuhr: — 25 000 Dc. — 440 000 M.; Brasilien Einfuhr: + 56 000 Dc. + 1 366 000 M., Ausfuhr: — 46 000 Dc. — 800 000 M.; La Plata-Staaten Einfuhr: + 270 000 Dc. + 5 1/2 Mill. M., Ausfuhr: — 58 000 Dc. + 2 700 000; Peru, Bolivia, Chile Einfuhr: + 800 Dc. + 32 000 M., Ausfuhr: — 7000 Dc. — 91 000 M.; Arabien, Persien und asiat. Türkei Einfuhr + 7000 Dc. + 240 000 M., Ausfuhr + 800 Dc. + 360 000 M.; Ostindien und Siam Einfuhr: — 100 000 Dc. — 1 Mill. M., Ausfuhr: + 17 000 Dc. + 600 000 M.; China und Japan Einfuhr: — 82 000 Dc. — 2 Mill. M., Ausfuhr: + 12 000 Dc. — 800 000 M.; Australien und Südseeinseln Einfuhr: + 53 000 Dc. + 8 Mill. M., Ausfuhr: — 10 000 Dc. — 1 Mill. M.; Afrika Einfuhr: — 10 000 Dc. — 1 Mill. M., Ausfuhr: — 19 000 Dc. — 130 000 M.

Die Angaben über den Schifffahrtsverkehr zeigen theils eine Zunahme der angekommenen bzw. abgegangenen Seeschiffe und deren Raumgehalt, andererseits aber, entgegen der bisherigen Beobachtung, dass der Prozentsatz der Dampfer abgenommen hat. Es kamen 1898 in Bremen an: 4642 Schiffe mit 2 464 800 R.-T. (darunter 2317 Dampfer zu 2 101 656 R.-T. Prozentsatz vom Gesamtverkehr 85,27 gegen 86,35 im Vorjahre); es gingen ab: 4988 Seeschiffe zu 2 502 551 R.-T. (darunter 2317 Dampfer zu 2 115 508 R.-T., Prozentsatz 84,53 gegen 85,75 im Vorjahre). Von der ersteren Kategorie waren 3675 deutscher Nation, 458 britischer, 171 holländischer, 131 norwegischer, 113 schwedischer etc.; von der zweiten, den abgegangenen Schiffen: 4019 deutscher, 447 britischer, 197

holländischer, 125 norwegischer Nation usw. Die bremischen Seeschiffe nach Zahl und Ladungsfähigkeit setzen sich im Berichtsjahre aus 259 Dampfern, 67 Vollschiffen, 50 Barken und 123 anderen Schiffen mit einem Gesamttragfähigkeit von 496 104 R.-T. zusammen. Gegen das Vorjahr ein Abgang von 22 Schiffen zu 18 817 R.-T. und ein Zugang von 49 Schiffen zu 64 789 R.-T.; mithin eine absolute Zunahme von 27 Schiffen und 45 972 R.-T.

Die Seedampferflotte des Norddeutschen Lloyd umfasste im Berichtsjahre 52 Schiffe zu 273 587 Br.-R.-T., im Bau für die transatlantische Fahrt befinden sich 10 Dampfer zu 85 800 T. Der Lloyd hat 104 333 Personen und 57 630 von resp. nach dem Auslande befördert; 20 000 resp. 1379 Personen mehr als in 1897. — Die deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« bestand 1898 aus 36 Seedampfern zu 99 029 R.-T.; die Dampfer-Gesellschaft »Neptun« aus 42 Dampfer zu 25 492 R.-T.; Rickmers Reismühlen, Rhederei und Actien-Gesellschaft aus 7 Dampfer zu 28 747 R.-T.; Dampfschiffs-Gesellschaft »Argo« aus 20 Schiffen zu 29 241 Br.-R.-T.

Die Bremer Seefahrtsschule besuchten 1898 insgesamt 75 Schüler (52 in 1897) davon 2 Ausländer im Steuermannskursus, die übrigen Deutsche. Das Steuermannsexamen bestanden 31, das Schifferexamen 19 Besucher. Die Einnahme aus der laut Gesetz vom 29. März 1895, betr. die Aufbringung der Mittel für Correction der Unterweser, zu erhebenden Schiffsfahrtsabgaben betrug 1898/99 = 691 502 .M (57 491 .M mehr als im Vorjahre).

Im Berichtsjahre wanderten über 60 486 Personen (13 688 mehr als in 1897) über Bremen aus; die Auswanderung war am lebhaftesten im März (8054) am trügsten im Januar (3319). Von den gesammten Auswanderern gingen allein 57 280 nach New-York, 1364 nach den La Plata Staaten, das grösste Contingent stellte Oesterreich-Ungarn (26 206), nächst dem Russland (12 813), Preussen (5312).

## Die neue Kronstädter Lootsen-Verordnung.

Bei der lebhaften Fahrt deutscher, besonders Stettiner und Lübecker Schiffe auf Kronstadt, scheint ein Auszug aus dem Statut des Kronstädter Lootsenvereins am Platze. Vorweg mag bemerkt werden, dass die in der neuen Verordnung vorgenommene Hauptänderung gegen früher darin besteht, das Lootsengeld nicht mehr nach dem Tiefgang sondern nach dem Netto-Raumgehalte des Schiffes zu berechnen.

Um den Schiffen jeder Zeit den Lootsendienst zu sichern sind 2 Stationen errichtet, die eine in dem Kaufmannshafen, die andere auf dem Londoner Leuchthurm. Die Lootsen der Ersteren für die Schiffe see-, der Zweiten für hafenwärts. Sämmtliche von See nach der Kronstädter Rhode kommenden Schiffe zahlen 6 Kopeken per Last, bzw. 3 Kopeken per Reg.-T. Netto für den Einlauf und ebenso viel für den Abgang. Diese Zahlung erfolgt auch, wenn das Schiff ohne Lootsen in den Hafen gelaufen ist, d. h. also, in Kronstadt besteht das Zwangslootsensystem.

Der Ankerplatz ist für jedes Schiff von der Obrigkeit angewiesen. Jedes einem Schiffe zugestossene Unglück ist der Lootse verpflichtet, seinem Vorgesetzten zu melden, selbst wenn keine Klage erfolgt. Schiffe mit Explosions- oder sonst leicht entzündbaren Stoffen erhalten einen besonders angewiesenen Ankerplatz. Der Lootsendienst dauert im Allgemeinen von Sonnenauf- bis Untergang; eine Abweichung tritt nur nach besonders eingeholter Erlaubnis des Lootsenkommandeurs ein.

Die Aufforderung an den Lootsen an Bord eines seewärts kommenden Schiffes Dienste zu leisten, geschieht am Tage

durch das Zeigen der Lootsenflagge oder der Signalfolge P. am Fockmast, des Nachts durch viertelstündlich wiederholte Flaschenfeuersignale oder durch Zeigen eines je 1 Minute währenden weissen Lichtes; bei Nebel oder trübem Wetter durch kurze und lange abwechselnd aufeinanderfolgende Töne mit der Dampfpeife.

Herrscht eine epidemische Krankheit an Bord, so hat der Schiffer dem Lootsen, ehe letzterer an Bord kommt, davon Mittheilung zu machen; geschieht Das nicht, so erhält der Lootse für jeden Tag, den er mit dem Schiffe in Quarentäne liegt, 5 Rubel.

Der Schiffer ist verpflichtet, sobald der Lootse an Bord kommt, auf dessen Verlangen die Nationalflagge zu heissen, ebenfalls muss ein von dem Lootsen mitgeführtes und vorgezeichnetes Blankett, auf dessen Rückseite die Lootsendiensttaxe verzeichnet ist, auf der Vorderseite wahrheitsgetreu ausgefüllt werden. Und zwar ist anzugeben: Name und Nationalität des Schiffes, Tiefgang in englischem Maass, Nettoräumgehalt auf Grund des Messbriefes und genaue Zeit der Ankunft des Lootsen an Bord. Ebenfalls ist auf dem Blankett mit Namensunterschrift zu vermerken, ob der Lootse das Schiff gut oder schlecht navigirt hat. Sind die Angaben über den Tiefgang und die Tragfähigkeit des Schiffes unrichtig, so verfällt der Schiffer in eine Geldstrafe zu Gunsten des Lootsen in der Höhe der doppelten Gebühren, ferner ist er für die etwaigen Folgen seiner falschen Angaben auf allgemein gesetzlicher Grundlage haftbar.

Der Lootse ist für jeden Schaden oder Verlust verantwortlich, der dem von ihm geführten Schiffe durch sein Verschulden erwächst, die Verantwortlichkeit als Schiffsführer bleibt trotzdem beim Kapitän. Falls der Letztere das Deck verlässt, so hat er dem Lootsen eine Person zu bezeichnen, die in seiner Abwesenheit die Verantwortlichkeit übernimmt. Der Lootse giebt jeder Zeit den wahren Kurs an, den das Schiff zu steuern hat, Sache der Schiffsführung ist, die Umwandlung des Kurses unter Anwendung von Deviation und Missweisung.

Den Lootsen ist während ihrer Anwesenheit an Bord gute Verpflegung und ein Unterkommen, abgesondert von dem der Mannschaft, zu gewähren. Wird der Aufenthalt des Lootsen an Bord durch Gegenwind, Nebel oder einen anderen Grund auf Wunsch des Kapitäns verlängert, so beträgt die Unterhaltung 5 Rubel per Tag, nebst Beköstigung und Führungstaxe. Wird der Lootse durch Verschulden des Schiffers über den Bereich seines Fahrwassers hinausgebracht, so muss die Lootsenabsetzung an einem solchen Punkte erfolgen, wo eine Dampfer-, Eisenbahn- oder Postverbindung besteht. Ferner erwachsen dem Schiffer Kosten in der Höhe von 5 Rubel täglich, vom Tage der Abfahrt gerechnet, Fahrkarte für zweite Klasse per Dampfer oder dritte per Eisenbahn.

Dem Schiffer ist innerhalb der Rhode verboten, Ballast oder Kohlenabfälle über Bord zu werfen, Lothungen vorzunehmen und Warnungszeichen zu beschädigen; Zuwiderhandlungen meldet der an Bord befindliche Lootse sofort nach Beendigung des Dienstes dem Lootsenkommandeur. Vergütungen irgend welcher Art sind den Lootsen verboten vom Kapitän anzunehmen, ebenfalls ist denselben untersagt beim Löschen oder Laden ihre Dienste anzubieten, Handelsaufträge zu übernehmen sowie überhaupt in irgend welches Verkehrsverhältniss mit der Schiffsbesatzung zu treten.

Ueber etwaige Böswilligkeit oder Dienstverletzung des Lootsen beschwert sich der Kapitän beim Lootsenkommandeur, der verpflichtet ist, sofort die nöthigen Schritte zu thun. Andererseits erhält das Schiff nicht eher den Pass für den Abgang, ehe nicht alle von der Schiffsführung etwa zu entrichtenden Strafgeelder bezahlt sind.

## Schiffbau.

## Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (Mai).

Gattung	Dimension	Tonnage	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes
a. deutsche Werften.					
FS.	—	—	Hamburger Staat	H. Brandenburg, Steinwärder	Elbe III
FD.	500×62×36	12 250	Hamburg-Amerika Linie	Blohm & Voss, Hamburg	Belgravia
PD.	—	—	Nene Dampfer-Co., Kiel	Howaldtswerke, Kiel	Admiral Koester
—	—	—	Norddeutscher Lloyd	Seebeck, Bremerhaven	Nixe
FD.	—	—	Dampf.-Ges. »Triton«, Bremen	Howaldtswerke, Kiel	Rabenstein
—	—	—	Dampf.-Ges. »Argo«, Bremen	Meyer, Papenburg	Mannheim
—	240×36×19'6"	2100	Holm & Molzen, Rostock	Schiffbauwerft »Neptun«, Rostock	Denebola
b. englische Werften.					
Y.	52' Länge	—	Sir Henry Seymour	Summers & Payne, Southampton	Caprice
FD.	358×45'3"×26'7"	—	Hine Brothers, Maryport	Joseph L. Thompson, Sunderland	Abbey Holme
—	—	570 gr. T.	Manch. u. Liv. Transport-Comp.	Eine Middlesbrough Firma	Albatross
—	338×48×24	5100 d.w.	Dent & Co., Newcastle	Wood, Skinner & Co., Newcastle	Crewe
—	—	1284 gr. T.	G. Sjöberg, Malmö	Eine Sunderland Firma	Gottfried
PD.	438×54'3"×26'7"	—	Shaw, Savill & Albion Co., London	Swan & Hunter, Wallsend	Kumara
FD.	352×48×28'5"	6300 d.w.	Harloff & Boe, Bergen	Nordhumberl. Spib.-Comp., Howdon	Nordpol
—	410×47×29	6000 gr. T.	Neptune Nav. S. Comp., Sunderland	Bartram & Sons, Sunderland	Ohio
PD.	363×45×27'9"	—	Prince Line, Newcastle	Short Brothers, Pallion	Saxon Prince
FD.	348×47×28'1"	5600 d.w.	Hamilton, Fraser & Co., Liverpool	Wm. Gray & Co., West-Hartlepool	Inchkeith
—	—	2060 gr. T.	Hijos de Astigarraga, Bilbao	Eine Sunderland Firma	Mann
—	352×48×28'4"	6500 d.w.	W. J. Tatam, Cardiff	Richardson, Duck & Co., Stockton	Shandon
FS.D.	—	—	Grimsby Union F. S. Comp.	Eine Selby Firma	Undaunted
FD.	—	3848 gr. T.	Papayanni S. S. Co., Liverpool	Eine Sunderland Firma	Adalia
—	350×43×28	5600 d.w.	Harris & Dixon, London	T. Turnbull & Son, Whitby	Brickburn
—	336×47×26'10"	—	W. Hanson, Bergen	John Priestman & Co., Southwick	Otta
—	280×39×18'2"	—	Van Hengal, Amsterdam	Wm. Gray & Co., West-Hartlepool	Beta
—	347×46×28'8"	—	Hughes-Jones & Co., Liverpool	R. Thompson & Sons, Southwick	Celtic Princess
—	323' Länge	—	Eine Newcastle Firma	Ropner & Son, Stockton	Floristan
—	365×47×27'6"	—	Houston & Co., Sunderland	J. Blumer & Co., Sunderland	Hyades
TD.	335×45×29'6"	—	Lane & Mac Andrew, London	Armstrong, Whitworth & Co., Newc.	Luciline
TD.	335×45×29'6"	—	—	James, Laing & Sons, Sunderland	Terck
FD.	160×23'6"×12'3"	530 d.w.	J. Edwards & Co., Liverpool	Williamson & Son, Workington	Formby
—	382×48×36'6"	—	Manchester-Line	Irvine's Shipbuilding, W.-Hartlepool	Manchester Importer
PD.	400×48×31'3"	6000 d.w.	Blue Anchor Line, London	Sunderland Shipbuilding Co.	Wilcannia
c. schottische Werften.					
FD.	330×46×26	5400 d.w.	Lunn & Maccoy, Newcastle	W. Hamilton & Co., Port. Glasgow	Cragoswald
—	359×43×22'6"	3500 gr. T.	Pacific S. Nav. Company	Caird & Co., Greenock	Guatemala
PD.	210×25×14	—	Galloway S. P. Comp. Leith	John Scott & Co., Kinghorn	Tantallon Castle
FS.D.	115×21×11'3"	—	J. A. Smith, Hull	Donaldson, Aitken & Scott, Govan	Balmoral Castle
FD.	440×52×33	6700 gr. T.	Ocean S. S. Comp., Liverpool	Scott & Co., Greenock	Calchas
—	180×27×14'6"	750 d.w.	J. P. Hutchison, Glasgow	Irvine Shipb. & Eng., Irvine	Paris
—	—	1360 gr. T.	Eine spanische Rhederei	Eine Port Glasgow Firma	San Salvador
—	145×23×11'6"	400 d.w.	R. McCowen & Sons, Trales.	Ailsa Shipb.-Comp., Troon	Barrow Castle
PD.	520×59×43	10200 gr. T.	James & A. Allen, Glasgow	W. Denny & Brothers, Dumbarton	Bavarian
FD.	—	—	Dundalk & Newry S. P. Co., Liverpool	A. & J. Inghs, Pointhouse	Dundalk
—	225×32×18	1500 d.w.	Chr. Furness, London	Caledon Shipb. & Eng.-Co., Dundee	Venture
—	225×33'3"×17'	—	Leith, Hull, Hamburg, S. P. Comp.	Ramage & Fergusson, Leith	Elba
—	376×48×29	6700 d.w.	Harrison & Co., Glasgow	Barclay, Curle & Co., Whiteinch	Vienna
—	376×48×29	6600 d.w.	Raeburn & Verel, Glasgow	R. Duncan & Co., Port Glasgow	Domingode Larrinaga
—	240×36×18'11"	2200 d.w.	Orders & Handford, Newport (Mon)	Grangemouth Dockyard Co.	Sirdar

b) Ausserdem eine Dampfyacht, 1 Bagger, 1 Fischdampfer; c) 5 Fischerfahrzeuge, 2 Fischdampfer, 1 Schleppdampfer, 1 Race-Kutter, 1 Dampfprahm.

Anmerkung. PD. bedeutet Passagierdampfer; FD. Frachtdampfer; FS.D. Fischdampfer; Kr. Kriegsschiff; S. Segler; TD. Tankdampfer; FS. Feuerschiff.

**Stapellauf.** Am 1. Juni lief in Gegenwart des Deutschen Kaisers das mächtige Panzerschlachtschiff »Ersatz König Wilhelm« glücklich auf der Germania-Werft Kiel vom Stapel. Das Schiff erhielt von der Taufpathin, der Grossherzogin von Baden, den Namen »Kaiser Wilhelm der Grosse«. Die Dimensionen sind: 115 m×20,4 m×7,83, das Displacement beträgt 11681 t. Drei Maschinen, also drei Schrauben, von zusammen 13000 Pferdekraften sollen dem Panzer eine Geschwindigkeit von 18 Seemeilen geben. Als Takelage dienen 2 Gefechtsmasten mit Gefechtsmarsen. Der Kohlenvorrath beträgt 650 Tonnen, die Besatzung 650 Mann. Der 300 mm starke Gürtelpanzer aus gehärtetem Nickelflusseisen erstreckt sich über 6 Siebentel der ganzen Schiffslänge und endet vorn im Rammsporn. Um 50 mm schwächer sind die Panzerplatten,

durch welche die Thürme geschützt sind, und 150 mm stark sind die Panzerungen der Thürme bzw. Kasematten für die Geschütze der mittleren Artillerie. Ein horizontales, flach gewölbtes 75 mm starkes Panzerdeck erstreckt sich in der Höhe der Wasserlinie über die ganze Länge des Schiffes und schützt Maschine und Kessel. Ersatz »König Wilhelm« erhält vier 24 cm Schnellfeuergeschütze, dann achtzehn 15 cm, zwölf 8,8 cm und 24 5 cm Schnellfeuerkanonen. Ergänzt wird die artilleristische Bestückung noch durch 20 Maschinengewehre, von denen etliche in den Marsen der beiden Gefechtsmasten placirt werden. Die Torpedoarmerung besteht aus 6 Lanziröhren.



Beschwerden über beschränkte unzulängliche Ballasträumlichkeiten an Bord moderner Dampfer sind keine Seltenheit. Während früher die vorgesehenen Ballasträume vollkommen ihren Zweck erfüllten, häufen sich jetzt die Klagen, dass die modernen Dampfer, wenn sie ohne Ladung und allein mit gefüllten Tanks fahren, schlechte Seeschiffe sind. Mr. Wortley hat in einem den »mechanical engineers« in London gehaltenen Vortrage auf das Uebel hingewiesen und auch seine Ursache verfolgt. (Wir geben ohne Kommentar den Inhalt seines Vortrages nach »Fairplay« wieder, in der Hoffnung, dass der Eine oder Andere unserer deutschen Herren Schiffbauingenieure, die die Hansa lesen, zu den Ausführungen Stellung nimmt.) Die Unzulänglichkeit der Ballasträume, meint er, ist der ausschliesslichen Einführung des Stahls als Baumaterial, der Triple-Expansions-Maschinen, der rapiden Grössenzunahme der Schiffskörper, sowie deren Aenderung in Form und Dimensionen zuzuschreiben. Die Einführung des Stahls hat das Gewicht des Schiffskörpers um 10 bis 13 % vermindert die Triple-Expansions-Maschinen das Gewicht der Maschine um 5 %, während der Kohlenverbrauch um 25 % relativ geringer geworden ist. Ausserdem kommen noch verschiedene Sachen hinzu, die im Sinne einer ökonomischen Einteilung des Gewichtes wirken. Zum Beweis seiner Behauptungen stellt Mr. Wortley drei Dampfer gegenüber. »A« ist dreissig Jahre alt, »B« unter ausschliesslicher Benutzung von Stahl gebaut und »C« ein nach jeder Richtung moderner Dampfer.

	A.	B.	C.
Länge	308'	275'	255'
Breite	38 $\frac{1}{2}$ '	37 $\frac{1}{2}$ '	41'
Höhe	29 $\frac{1}{2}$ '	29 $\frac{1}{4}$ '	21 $\frac{1}{4}$ '
Fassungsvermögen	2500 T.	2500 T.	2500 T.
Ladetiefe	23'	19'	16'
Innere Raumbekleidung	4"	1"	6"
Ballast	600 T. (Sand)	333 T. (W.)	230 T. (W.)
Tiefgang bei geflegtem			
Raum	13' (im Mittel)	8 $\frac{1}{4}$ '	6'
Durchmesser der			
Schraube	17'	15'	12'

Während der letzten dreissig Jahre, so fährt der Reduer fort, haben die Schiffbauer all ihr Können und Wissen darauf gerichtet, Schiffe mit grösstmöglicher Tragfähigkeit und beschränktester Tiefe zu bauen. In Zusammenhang damit sind sie mit Erfolg bestrebt gewesen, auch den Baupreis zu vermindern, sodass die Herstellungskosten des C etwa 45 % der des Dampfers A betragen. Während der Schiffbauer aber das Gewicht des Schiffsrumpfes verminderte, haben die Ballasträume anstatt Ausdehnung Einschränkung erfahren, weil andernfalls das Princip grösstmöglicher Tragfähigkeit keine Verwirklichung finden konnte und Das habe zur gegenwärtigen Lage der Dinge geführt.

**Stapellauf.** Am 4. Juni ist auf der Reiherstieg-Schiffswerfte und Maschinenfabrik Akt.-Ges. Hamburg, ein für den Ostasia-Dienst der Hamburg-Amerika-Linie neuerbauter Passagier- und Frachtdampfer, der in der Taufe den Namen »Athesia« erhielt, vom Stapel gelaufen. Das neue Schiff nach der höchsten Klasse des »Germanischen Lloyd«, 100 A 4 erbaut, mit Eisverstärkung versehen und nach dem Dreidecksystem konstruiert, hat folgende Dimensionen: 430'×54'×31', Tragfähigkeit von 8200 Tons Schwergut. Die »Athesia«, die mit den neuesten technischen Errungenschaften ausgestattet wird, erhält u. a. eine vierfache Expansionsmaschine, nach dem System Schlick mit ausbalancirten Kurbeln, die mit einer Kraft von 2800 Pferdekräften arbeiten soll. Die Maschine erhält ihren Dampf aus zwei mit forcirten Zug betriebenen Stahlkesseln, die auf einen Arbeitsdruck von 15 Atmosphären konzessionirt sind.

**Probefahrt.** Der neue Dampfer »Saxonia« der Hamburg-Amerika-Linie, auf der Werft der Flensburger Schiffbaugesellschaft hergestellt; hat seine Probefahrt gemacht. Der ursprünglich von der Deutschen Dampfschiffs-Rhederei Kingsin-Linie der Werft in Auftrag gegebene Neubau ist speciell für die ostasiatische Fahrt als Frachtdampfer construirt. Bei einer Länge von 400, einer Breite von 46 und einer Tiefe von 30 Fuss englisch, hat das Schiff eine Tragfähigkeit von 7000 Tons. Es ist als Zweidecker mit langer Poop, Doppelboden und Balkenkiel erbaut. Der Schiffsrumpf ist durch 8 Stahlschotten in 9 wasserdichte selbständige Abtheilungen eingetheilt, von denen 6 als Laderäume dienen. Ausserdem ist noch ein Raum speciell zur Aufnahme von Kampferladung eingerichtet. Die treibende Kraft liefert eine dreifache Expansionsmaschine von 2900 indicirten Pferdekräften, die ihren Dampf aus zwei Doppelender-Stahlkesseln, welche mit 12 Atmosphären Druck arbeiten und durch 12 Feuer mit ca. 700 □m Heizfläche bedient werden, erhält. An Hilfsmaschinen sind zu erwähnen, eine elektrische Lichtmaschine, ein Dampf-Ankerspill, ein Verholspill, ein Dampfsteuerapparat sowie zehn Dampfwinden. Das Schiff ist getakelt mit zwei Segelmasten und zwei kurzen Lademasten; die Führung übernimmt Kapt. Krech.

## Vermischtes.

**Die Jahresversammlung der Seeberufsgenossenschaft** fand am 3. Mai in Helgoland unter dem Vorsitz des Herrn C. F. Laeisz statt. Aus seinen Ausführungen geht hervor, dass am 1. Januar 1899 insgesamt 1473 Betriebe mit 2835 Schiffen (2627 Handelsschiffe, 208 Hochseefischer) bei der Genossenschaft registrirt waren. Nachdem der Vorsitzende auf Grund verschiedener Aussprüche von autoritativer Seite klarstellt, dass der Vorwurf, die deutschen Schiffe seien vielfach zu schwach bemannt, ungerechtfertigt ist, wendet er sich gegen die von socialdemokratischer Seite gegen die Genossenschaft gerichteten Angriffe. Bekanntlich hatten die Abgeordneten Albrecht, Molkenbuhr und Stadthagen am 13. Mai im Reichstage der Genossenschaft vorgeworfen, die durch Unfall Betroffenen ungenügend oder garnicht zu entschädigen. Herr Laeisz widerlegte in vernichtender Weise die Beschuldigungen und bemerkte, dass am letzten 10. Mai das Reichsversicherungsamt eine plötzlich angeordnete Revision der Geschäfts-Kassen- und Rechnungsführung der Seeberufsgenossenschaft vorgenommen habe. Das Resultat dieses Ergebnisses war ein dem Revisionsprotokoll beigefügtes Begleitschreiben folgenden Inhalts:

»Die Revision hat ergeben, dass die Geschäftsführung der Berufsgenossenschaft eine durchaus ordnungsgemässe ist. Das Reichsversicherungsamt benutzt daher gern diese Gelegenheit, dem Vorstande hierfür seine Anerkennung und Befriedigung auszusprechen.

Nachdem noch einige geschäftliche Angelegenheiten geordnet wurden, entspann sich eine Debatte über den Gebrauch der Nebelhörner auf kleinen Schiffen, welche mit dem Beschluss endete, an die einzelnen Rhedereien die Anträge zu richten, ob die vorschriftsmässige Revision der Nebelsignalapparate regelmässig stattfindet. Die am Schluss der Sitzung vorgenommene Vorstandswahl zeitigte mit Ausnahme des neu hinzutretenden Herrn Rodenacker-Danzig, die Wiederwahl des bisherigen Vorstandes, aus dem wir hervorheben: Erster Vorsitzender Herr C. F. Laeisz, Stellvertreter Herr Rich. Krogmann-Hamburg, Beisitzer die Herren Senator Wessels-Bremen und Geh.-Rath Sartori-Kiel.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 16. Mai bis 31. Mai 1899 den Kaiser Wilhelm-Kanal 660 Schiffe, darunter 293 Dampfer und 367 Segler. An der Durchfahrt theilten sich: 500 deutsche, 85 skandinavische (schwedische, norwegische

und dänische), 36 holländische, 27 englische, 6 finnische, 4 russische, 1 italienisches und 1 französisches Schiff.

**Gesichtete Eisberge** (im Nordatlantik.) Mai 7.:  $43^{\circ} 38' N.$  +  $52^{\circ} 17' W.$ ,  $46^{\circ} 5' + 48^{\circ} 29'$ ,  $43^{\circ} 3' + 49^{\circ} 32'$ ,  $45^{\circ} 22' + 48^{\circ} 28'$ ,  $43^{\circ} 23' + 48^{\circ} 27'$  (vereinzelte kleine und einen grossen Berg); den 8.:  $46^{\circ} 24' + 54^{\circ} 14'$ ,  $44^{\circ} 26' + 49^{\circ} 26'$ ; den 10.:  $45^{\circ} 32' + 52^{\circ} 38'$ ,  $41^{\circ} 8' + 48^{\circ} 6'$ ,  $47^{\circ} 15' + 48^{\circ} 42'$ ,  $47^{\circ} 39' + 50^{\circ} 12'$  (vereinzelte Berge mittlerer Grösse, auf  $43^{\circ} 47' + 49^{\circ} 25'$  (mehrere Stücke Treibeis); den 13.:  $47^{\circ} 7' + 52^{\circ} 42'$ ,  $48^{\circ} + 48^{\circ} 20'$  (zahlreiche Berge verschiedener Grösse),  $42^{\circ} 42' + 49^{\circ} 39'$ ,  $42^{\circ} 49' + 49^{\circ} 47'$ ,  $48^{\circ} 22' + 50^{\circ} 0'$ ,  $47^{\circ} 53' + 49^{\circ}$ ,  $47^{\circ} 24' + 50^{\circ} 50'$  (mehrere Berge); am 14.: 15 Seemeilen nordwärts von Cape Race zahlreiche grosse Eisberge.

**Der britische Kohlenreichthum.** Schon seit den letzten 25 Jahren wird ab und zu die wichtige Frage erörtert, ob die britischen Kohlenfelder unerschöpflich seien oder nicht. Ungewiss ist es, wann das Unvermögen sich einstellen wird, aber so gewiss das Ende alles Irdischen, ist auch die endliche Erschöpfung aller englischen Kohlenfelder, und wenn Eisen und Kohlen das goldene Zeitalter Englands geschaffen haben, so werden in einer gewissen Zukunft die mangelnden schwarzen Diamanten das goldene in ein eisernes Zeitalter verwandeln. Die Frage der einstigen Erschöpfung der britischen Kohlenfelder beschäftigte dieser Tage in London die Aufmerksamkeit der Jahres-Versammlung des Instituts der Bergbau-Ingenieure. Der Präsident des Instituts, Herr J. A. Longdon, hielt eine Vorlesung, in der er sich sehr pessimistisch über die Zukunft der englischen Kohlenherzeugung äusserte. Während der letzten 25 Jahre, bemerkte er, hätte sich die Kohlenproduktion von 120 Millionen Tonnen auf 200 Millionen vermehrt. Während der nächsten 25 Jahre dürfte die Zunahme trotz des Wachstums der Bevölkerung nicht mehr als  $1\frac{1}{2}$  pCt. im Durchschnitt und wahrscheinlich weniger betragen. Folglich dürfte 1925 die Kohlenproduktion nicht 286 Mill. Tonnen übersteigen. In vielen Bezirken würden die Kohlenfelder um diese Zeit nahezu erschöpft sein. Allerdings könnte man tiefer graben, allein die Erfahrung habe gelehrt, dass in vielen Kohlengruben das Tiefergraben nichts nütze. Auch dürften sich die Produktionskosten erheblich theurer stellen. Einer der grössten Eisenhüttenbesitzer Englands habe erklärt, dass im Bezirk Middlesbrough in 50 Jahren keine Hochöfen mehr im Betriebe sein würden. Jüngst wurde eine grosse Hüttenfirma in Cleveland in eine Aktiengesellschaft verwandelt und der Prospekt enthielt die Erklärung, dass die Mineral-Hilfsquellen des Unternehmens in 40 Jahren erschöpft sein würden. Mr. T. Forster Brown, sagte der Präsident, hätte erklärt, dass  $\frac{11}{15}$  der besten englischen Kohlen in 50 Jahren erschöpft sein würden. Gegenwärtig könnte gutes Roheisen in den Vereinigten Staaten von Amerika für 35 Schillinge per Tonne hergestellt werden; in England koste die Fabrikation einer ebenso guten Qualität 45 Schillinge. Vor 25 Jahren lieferte England 50 pCt. des Kohlenverbrauches der Welt; jetzt liefere es nur 30 pCt., während Amerika jetzt 30 pCt. liefere gegen 15 pCt. vor 25 Jahren. »Alles dies«, schloss Herr Longdon, »deutet an, dass wir in 50 Jahren für unseren Bedarf an billiger Kohle, Eisen und Stahl von den Vereinigten Staaten von Amerika abhängig sein werden. Die Idee, dass die Zukunft in der Verwendung von Sprengstoffen als Bewegkraft liege, mag richtig sein, aber es ist kein Grund vorhanden, warum wir das Pfund Kohle, das wir besitzen, und das mehr Energie hat als ein gleiches Gewicht von Dynamit, vergeuden sollten.«

(H. N.)

Die „International Navigation Co.“ beabsichtigt, ihre Flotte durch vier grosse Passagierdampfer zu vergrössern, deren Bau der „Clydebank Engineering Shipbuilding Co.“ am Clyde in

Schottland übertragen worden sind. Zwei der neuen Dampfer sind für den Dienst der »Red Star Line« zwischen Newyork und Antwerpen, zwei für den Philadelphia-Liverpool-Dienst der »American-Line« bestimmt. Die Dampfer der »Red Star Line« werden »Vaderland« und »Zeeland« heissen, je 560 Fuss lang, 60 Fuss breit und 42 Fuss tief sein. Sie werden Doppelschrauben haben und mit Ladung eine Wasserverdrängung von 20000 Tons. Bei einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit von 17 Knoten die Stunde, werden sie die Ueberfahrt in 8 Tagen machen können. Sie erhalten Einrichtungen für 300 erster, 250 zweiter Classe- und 750 Zwischendeckspassagiere. Es soll grosses Gewicht auf Comfort gelegt werden, eine gut ausgestattete Bibliothek, zahlreiche Bäder hergestellt und auch das Zwischendeck durch 2- bis 6schläfrige Cabinen, eine Gesellschaftshalle, Bäder etc. schön eingerichtet werden.

**Ein Schulschiff in Stavanger.** Längst hat in Schiffahrtskreisen der norwegischen Seestadt der Wunsch bestanden, ein Schulschiff zu besitzen, mit Hilfe dessen man glaubt, die Qualität des unteren seemännischen Personals zu erhöhen. Wenn das Projekt bisher nicht verwirklicht werden konnte, so war Geldmangel das Hinderniss. Nach Auflösung eines lokalen Schiffsversicherungsvereins sollen 65 000 Kronen flüssig geworden sein, welche zum Bau oder Ankauf eines solchen Fahrzeugs verwandt werden sollen.

## Kleine Mittheilungen.

Seitens der Bürgerschaft in Rostock ist angeregt worden, zur Deckung der Unkosten von den in Warnemünde verkehrenden Schiffen eine Abgabe für Leucht- und Leitfeuer zu erheben. Man glaubt, dass durch eine Abgabe von je 1 Pfennig pro Reg.-T. ein- und ausgehend die Beleuchtungskosten gedeckt werden. Weiter wird darauf gedrungen, dass das Lootsenwesen in Warnemünde den heutigen Verhältnissen entsprechend geregelt werde.

Ende Mai ereignete sich in Bléville, bei Havre, ein Erdsturz. Ein Stück der Klippe löste sich und stürzte in die See, wobei das Terrain, auf dem die »Forges et Chantier Company« ihren Bauplatz hat, durch eine 600 Fuss lange und 90 Fuss breite Strecke verkleinert ist. Einer der Flaggenstangen der Werft steht jetzt nach dem Sturz auf der äussersten Ecke der Klippe. Weitere Gefahr soll, wie uns durch einen Augenzeugen mitgetheilt wird, nicht vorhanden sein.

Dem französischen Parlament ist von den Deputirten aus Marseille, Bordeaux und Havre ein Entwurf unterbreitet, der bezweckt, innerhalb der Hafengebiete genannter Städte Freizonen, vorläufig auf die Dauer von zwanzig Jahren, zu errichten.

Gleich der englischen und italienischen Leuchtfeuerbehörde beabsichtigt auch die amerikanische ihre Feuerschiffe mit Apparaten der Marconischen Funktelegraphie zu versehen. Ebenfalls soll das Marconische System im Oktober, wenn die internationale Yachtwettfahrt stattfindet, in Anwendung gelangen.

Der amerikanische Seeofficier, Lieutenant Hobson, bekannt durch die von ihm auf Befehl ausgeführte Strandung des Dampfers »Merrimac« in der Einfahrt von Santiago, hat ein Buch geschrieben, in dem er alle Einzelheiten seiner That den Lesern vor Augen führt. Wenn das Produkt seiner geistigen Thätigkeit bei den Vertretern des männlichen Geschlechts in annähernd ähnlicher Weise Anklang und Interesse findet, wie es seine körperlichen Vorzüge beim amerikanischen

schöner Geschlecht s. Z. vermochten, dann darf man den Verfasser und nicht minder den Verleger beglückwünschen. Anzunehmen ist es, trotz des verhältnissmässig hohen Preises von  $\mathcal{A}$  7.50.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung am 7. Juni. Zur Aufnahme als Mitglied ist ein Kapitän vorgeschlagen. Erwähnt unter den zahlreichen Eingängen werden: Ein Artikel aus der Hansa; die Bücher, enthaltend die Verhandlungen des Verbandes Deutscher Seeschiffvereine und des Deutschen Nautischen Vereins; ein Schreiben Herrn Hespe's, der bedauert, den nach den Vorschlägen der Mitglieder verbesserten Maschinengang-Controllirapparat nicht vor nächster Sitzung vorführen zu können; vom Reichsversicherungsamt die Aufforderung an den Vorstand, einen Beisitzer und drei Stellvertreter für das Schiedsgericht der Seebereitungs-Gesellschaft zu wählen; von Herrn Professor Rümker als Geschenk eine Seekarte über die Eib- und Wesermündung sowie einen Theil der Nordsee, im Jahre 1831 herausgegeben. Nach Erledigung der einzelnen Schriftstücke bezw. Drucksachen, beschäftigt sich der Verein mit einer internen Angelegenheit.

## Frachtenberichte.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 29. Mai 1899.

Seit der letzten Mittheilung hat sich in unserem Frachtenmarkt, soweit Getreide in Betracht kommt, keine nennenswerthe Aenderung ereignet; der Strike in Buffalo, auf den früher hingewiesen, ist beendet, so dass eine befreiende Bewegung im Getreidegeschäft wohl zu erwarten ist. Die von Versicherern gemachten Vorschriften, nach denen Schiffe verpflichtet sein sollen, Hafer in ähnlicher Weise wie die schweren Getreidearten zu stauen, versprechen auf die Verschiffungen jenen Artikels einen nachtheiligen Einfluss zu machen; glücklicherweise sind sie bis zum September ausgesetzt. Die »Deal«-Abschlüsse zeigen einen markanten Aufschwung, der Bedarf ist fortgesetzt lebhaft. Der Markt für »Timber«-Charter ist stark, nur wenige Abschlüsse zu etwas höheren, als den vorwöchentlichen Raten sind zu berichten. — Unser Segelschiffmarkt verbleibt fest, ohne nennenswerthe Ratenänderung. Räume ist fortgesetzt knapp und der Bedarf lebhaft, ohne dringend zu sein. Verschiedene Charter sind für Kisten-Oel nach dem fernen Osten zu früheren Raten abgeschlossen. Stückgutfrachten nach den Colonien behaupten sich so gut, dass ein Niedergang in nächster Zukunft nicht zu erwarten steht. Aus anderen Richtungen ist nichts Neues zu berichten.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuoh.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	2d	10/	7/6	10/
London,	3d	12/6	10/	12/6
Glasgow,	2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> d	15/	8/	15/
Bristol	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	17/6	11/3	15/
Hull	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> d	15/	12/6	15/
Leith	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	15/	11/3	17/6
Newcastle	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	15/	12/6	15/
Hamburg	40 s	14c.	12cents.	50 mk.
Rotterdam	7c.	16 cts.	12a14 cts.	12a14c.
Amsterdam	7c.	16 cts.	12a14 cts.	12a14c.
Kopenhagen	2/9	17/6	15/	25/
Bordeaux	3/	25 cts.	20c.	\$ 5
Antwerpen	3d	13/9	10/	17/6
Bremen	42 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> s	18c.	15c.	12c.
Marseille	2/	17/6	12/6	20/25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, c. — Hamburg 20 c. — Rotterdam 25 c. — Amsterdam 25c. — Kopenhagen 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. — Antwerpen 20 c. — Bremen 19 c. —.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork I. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	3/	3/	2/6	2/7 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> .....
Raff. Petrol. p. Segel .....	.....	.....	2/a3/1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> .....	24c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer .....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	21 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> c.	20c.	16c.	22c.

## Büchersaal.

**Clementine.** Gedichte und Lieder von Dr. Max Leudersdorf  
Hamburg. G. A. Rudolph's Verlags-Buchhandlung  
1899

Das vorliegende kürzlich erschienene Büchlein bringt verschiedene, im Laufe von mehr als zwei Jahrzehnten, geschriebene Gedichte, aus der Hand des vielen hamburgischen Seeleuten als medicinischer Docent bekannten Verfassers. Der erste Theil der Sammlung enthält Gesänge an diejenige Persönlichkeit gerichtet, deren Name der Titel des Buches führt. In den folgenden Liedern »Verschiedene Gedanken«, »Lebenserfahrungen und Sprüche« lässt der Dichter durchblicken, dass ihm ausser einem weichen zur Melancholie neigendem Gemüth, auch von der Natur eine scharfe Beobachtungsgabe bescheert ist, die er bei verschiedenen Gelegenheiten wohl auszunutzen verstanden hat. Dass Herrn Dr. Leudersdorf auch der Humor nicht versagt ist, beweisen unter Anderem zwei kleine Lieder. Das Eine ist an die Seemaschinenisten, denen der Verfasser medicinischen Unterricht ertheilt hat, gerichtet, aus Anlass einer ihm überreichten Blumenspende nach beendetem Curans; das Zweite, mit der verheissungsvollen Ueberschrift »Doctors, nature and colour-blindness, a song for the navigation school of Hamburg« wird bei Seeleuten die beabsichtigte Wirkung, Erheiterung hervorzurufen, nicht verfehlen, wenngleich auch der Verfasser die englische Mundart gewählt hat. Den Schluss bilden einige von Dr. Leudersdorf aus fremden Sprachen übersetzte Gesänge. Wir wünschen dem Werke weitgehende Verbreitung.

**Stern-Karten für Seeleute und Reisende** von Julius Bortfeld.  
Bremerhaven. Verlag von L. v. Vangerow. 1899.

Die Karten sollen ein leicht übersichtliches Bild des Sternenhimmels geben. Weil der Verfasser erwartet, dass die Abnehmer der Sternkarte in erster Linie Seeleute sein werden, sind auch die Positionen der Hauptsterne nach dem nautischen Jahrbuch für 1900 mit aufgenommen. Eine beigefügte Tabelle mit angegebenen Werthe der jährlichen Rectascensions- und Declinations-Veränderungen gestattet eine Benutzung der Tafeln für Berechnungen auch für spätere Jahre.

**Zinszahlen-Tabelle** für Banken, Sparkassen, Kapitalisten und Gewerbetreibende, ein in Broschürenform gestaltetes kleines Werk, zum Preise von 1.25  $\mathcal{A}$  ist soeben erschienen. Der Herausgeber und Verfasser ist Herr Gustav Voigt, Mersburg, Winkel 2.



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinböf 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 24.

Hamburg, den 17. Juni.

XXXVI. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Versuche zur Erklärung deusscher Seemannswörter. — Zur Douwe'schen und Heyengaschen Standlinie. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Briefkasten.

### Auf dem Ausguck.

Der Gesetzentwurf zum **Kaiser Wilhelm-Kanal**, d. h. die Entscheidung, ob dem Bundesrath auch ferner das Recht der Gebührenfestsetzung zustehen solle, ist bejahend in dritter und entscheidender Lesung vom Reichstage angenommen. Jedoch drang ein freisinniger Antrag, der die Dauer der Bundesrathvollmacht von fünf auf drei Jahre herabgesetzt zu sehen wünschte, mit grosser Majorität durch. Ob damit dem vaterländischen grossen Werke, dem jährlich an Bedeutung zunehmenden Nord-Ostsee-Kanal, gedient wird, ist eine Frage, die wohl nicht ohne Weiteres im zustimmenden Sinne zu beantworten wäre. Der Kanal ist noch immer ein in der Entwicklung begriffenes Unternehmen und bedarf, um sich, wie besonders im letzten Jahre auch weiter in günstiger Richtung entfalten zu können, noch sehr der unmittelbaren Fürsorge. Wir glauben nicht, dass nach Ablauf weiterer drei Jahre die gesammelten Erfahrungen im Kanalverkehr schon derart gewachsen sind, dass auf lange Zeit hinaus vom Reichstag bestimmte Benutzungsgebühren, seien sie Staffel- oder einheitliche Tarife, ohne Gefahr für den Kanal festgesetzt werden können. Wir stehen mit dieser Ansicht bekanntlich nicht allein. Die Reichsregierung, der Verein Hamburger Rheder

und der Nautische Verein zu Hamburg haben sich auf denselben Standpunkt gestellt. Studirt man die eingehenden, lebhaften Debatten, die auf dem diesjährigen Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins über die Frage: Staffeltarif oder einheitlicher Tarif? gepflogen sind, so ist umsomehr zu wünschen, dass die Befürworter für die eine oder für die andere Gebührenerhebung noch möglichst lange Zeit Gelegenheit haben, den Entwicklungsgang des Kaiser Wilhelm-Kanals beobachten zu können. Vielleicht würde, wenn sich der Verkehr aus den holländischen, belgischen und Rheinhäfen auch ferner in gleicher, zufriedenstellender Weise noch weitere fünf Jahre entwickelt, ein Beobachtungsmaterial zur Stelle sein, das — um mit den Worten des Geh. O.-Reg.-Rath Herrn v. Jonquieres zu sprechen — ein abermaliges Aufeinanderplatzen, der Interessengegensätze ausschliesst.

In Paris ist am 6. Juni die **Jahresversammlung** der Aktionäre von der **Suez-Kanal-Gesellschaft** abgehalten. Das Hauptereigniss bildete die Feststellung, dass das Weltunternehmen 12 Millionen Frank Mehreinnahme, gleich 16 % gegen das Vorjahr abgeworfen hatte und dass dem laufenden Jahre ein überaus günstiges Prognostikon gestellt werden konnte. Für unsere Leser ist wahrscheinlich der beachtenswertheste Punkt des Tages, die Wahl des

Präsidenten vom Norddeutschen Lloyd, Herrn Geo Plate, in den Aufsichtsrath der Kanal-Gesellschaft. Wir beschränken uns auf die Registrirung des wichtigen Ereignisses, seine Bedeutung ist bekanntlich schon von der höchsten Stelle des Reiches in entsprechender Weise gewürdigt worden. Der Jahresbericht meldet unter Anderem, dass im letzten Jahre 61 neue Dampfer mit zusammen 190 000 T. den Kanal zum ersten Male befahren haben. Von diesen fallen allein 15 Dampfer zu 55 000 T. auf die deutsche Flagge. Die Verschiffungen englischer Kohlen stiegen von 598 000 T. im Vorjahre auf 666 000 T. Die Durchschnittsgrösse aller Dampfer, die den Kanal benutzten, betrug 2637 T. im Berichtsjahre (gegen 2511). Der Werth des Stammkapitals der Suez-Kanal-Gesellschaft Ende 1898 betrug 601 108 999 Frank, dazu kommen Inventar im Werthe von 15 933 166 Frank und anderes Vermögen 69 928 771 Frank, macht insgesamt einen Totalwerth von 686 970 938 Frank.

Der französische Senat beschäftigte sich Ende Mai mit den **Grössenverhältnissen der zum Fischfang benutzten Netze** an Bord von Fischerseglern und -Dampfern. Veranlassung zur Debatte gab ein Mitglied, das über die aussergewöhnliche Grösse der auf Fischdampfern gebräuchlichen Fischnetze Beschwerde führte. Die durch Segelfahrzeuge betriebene Fischerei an der französischen Küste, so erwähnte er, wird mit Netzen von 30 bis 40' Länge betrieben, während die Netze der Dampfer 250 bis 300' weit sind. Entsprechend der Fischgeräthe ist auch die Ausbeute. Dabei sind die Bemannungsverhältnisse an Bord beider Kategorien gleich. Das ist ein Missverhältniss und führt zur allmählichen Vernichtung der Fischereibevölkerung, aus deren Reihen die Marine ihr bestes Personal entnehme. Es sei Pflicht der Regierung, nicht nur den Bau von Fischdampfern möglichst zu erschweren oder gänzlich zu verbieten, als auch bei fremden Regierungen, insbesondere der englischen, portugiesischen und deutschen, in gleichem Sinne zu wirken. — Wie nicht anders zu erwarten, erwiderte Herr Lockroy, der französische Marineminister, dass es nicht in seiner Macht liege, dem zuletzt geäusserten Wunsche des Senators entsprechen zu können. Unter fremder Flagge fahrende Fischdampfer, so lange sie ausserhalb der französischen Territorialgrenze ihrem Gewerbe nachgehen, stehen nicht unter Kontrolle der französischen Gesetze. Andererseits versprach der Minister dem Interpellanten, darauf hinwirken zu wollen, dass in der nächsten internationalen maritimen Konferenz auch das in Rede stehende Thema erörtert werden solle. Vielleicht lasse sich auf internationalem Wege eine bestimmte Grenze für die Grösse der Fischnetze vorschreiben. — Diese Mittheilung des Ministers

verdient möglichste Verbreitung, damit sich Fischereinteressenten schon bei Zeiten über ihre Stellungnahme klar werden.

Es ist an dieser Stelle bereits früher über **japanische Schifffahrts-Subventionen** gesprochen und wiederholt auf deren reichliche Bemessung hingewiesen, in der eine Gefahr für freie und selbstthätige Entwicklung erblickt wurde. Die japanische Regierung scheint ähnlicher Anschauung zu sein. Dem Parlament liegt ein Entwurf zu einem neuen Subventions — oder wie man es dort nennt — »Ermunterungs-Schifffahrtsgesetz« vor, in dem einmal nicht in der jetzt beliebten ausgiebigen Weise Unterstützungen vorgesehen sind, andererseits auch eine Zeit (1914) bestimmt ist, bis zu welcher überhaupt Prämien zu bisher als notwendig anerkannten Zwecken bezahlt werden. Möglich ist auch, dass die Regierung aus Sparsamkeitsrücksichten handelt. Einerlei, der Entwurf wird bald seine Erledigung finden und, wenn die Anzeichen nicht trügen, Gesetz werden. Auf Grund der in Kraft befindlichen Bestimmungen ist dem Eigentümer eines Dampfers von mindestens 1000 T. Depl., 10 Meilen Fahrtgeschwindigkeit und im Betrieb zwischen japanischen und fremden Häfen, jährlich 25 sen (100 sen = 1 Yen =  $\text{¥}$  2,23) für jede tausend zurückgelegte Meilen per T. gewährt, sofern er ein Japaner oder in Japan naturalisirt ist. Diese Vergünstigung ist noch von vereinzelten nebensächlichen Bedingungen in der Bauart abhängig und kommt auf ein im Auslande gebautes Schiff nur dann zum Austrag, wenn dasselbe nicht älter als fünf Jahre ist, z. Z. der Registratur unter japanische Flagge. Für jede weiteren 500 T. wird die Subvention um 10 % erhöht und für jede Meile schnellerer Fahrt um 20 %, bis zu 6000 T. und 17 Meilen, die Maximalgrenze. Das neue Gesetz — die Sanktion des Parlamentes natürlich vorbehalten — soll am ersten Oktober dieses Jahres verbindlich werden und am 1. Oktober 1914 ausser Kraft treten, d. h. überhaupt aufgehoben werden. Die Regierung glaubt nach der festgesetzten Periode das japanische Rhedereiwesen schon in solcher Blüthe zu sehen, dass staatliche Unterstützungen überflüssig werden. Selbstverständlich beziehen sich diese Regierungsmaassnahmen nur auf das eine Gesetz nicht aber auf Schifffahrtssubventionen für bestimmte Dampfer Routen. Letztere, die nach wie vor bleiben, sind für die nächsten zehn Jahre folgendermaassen festgesetzt: Nippon Yusen Kaisha (Europäische Route) 2 673 894 Yen; dieselbe Rhederei (Japan-Seattle-Route) 654 000 Yen und Tokio Kisen Kwaisha (Japan-San-Francisco-Route) 1 013 880 Yen, insgesamt jährlich 4 341 804 Yen. Die jährlichen Prämien, auf Grund des »Ermunterungs-

Schiffahrts-Gesetzes, erreichen auch etwa die Höhe von  $4\frac{1}{2}$  Millionen Yen, sodass, wenn man noch ca.  $1\frac{1}{2}$  Millionen Yen Schiffbau-Subsidien hinzurechnet, jährlich  $10\frac{1}{2}$  Millionen Yen vom japanischen Staate im Interesse beider Gewerbe verausgabt werden. — Die japanische Regierung scheint doch mehr Vertrauen in die Fähigkeit und den Unternehmungsgeist der einheimischen Bevölkerung zu setzen, als die Regierung unseres westlichen Nachbarn, dem es vermöge seiner Klagelieder gelingt, von Jahr zu Jahr höhere Staatsunterstützungen einzuheimsen, ohne dass das ersuchte Aufblühen im Rhederei- und Schiffbauwesen in den Rahmen der Erscheinung tritt.

Die Rheder der zum **Selbsttrimmen** von Kohlen **eingerrichteten Schiffe** sind der Meinung, vermöge der mit grossen Kosten geschaffenen Vorrichtung den **Trimmerlohn sparen** zu können. Andererseits sollen auch die Kohlen in besserer Beschaffenheit, d. h. in grösseren Stücken am Bestimmungsorte landen, als es an Bord solcher Dampfer möglich ist, die ihre Ladung durch menschliche und nicht durch automatische Thätigkeit trimmen lassen. Mögen auch in die letztere Behauptung einige Zweifel gesetzt worden, so wird man aber gewiss mit den Rhedern bezüglich des ersten Punktes übereinstimmen müssen. Denn welchen Zweck hätte die Selbsttrimm-Vorrichtung, wenn trotzdem der übliche Trimmerlohn, 1 d. per T., zu entrichten ist, wird Mancher fragen und wahrscheinlich eine im gewünschten Sinne gegebene Antwort erwarten. Das mag bei uns zutreffen. In Cardiff, dem grössten Kohlenverschiffungsplatz wohnen Verschiffer solcher schwarzer »Diamanten«, die anderer Meinung sind. Der Fall ist kurz folgender:

•Ein Dampfer liegt in Cardiff zum Kohleneinnehmen bereit. Der Agent der Rhederei unterrichtet den Kaufmann, dass Kohlentrimmer nicht gewünscht werden und dass der Zutritt an Bord Niemand gestattet sei. Das Schiff erhielt die gewünschte Ladung, 2900 T., und langte, ohne dass eine Schaufel Kohlen getrimmt war, am Bestimmungsorte, einem Hafen im Mittelmeer an. Als es zum Auszahlen der Fracht kam, hielt sich der Kaufmann berechtigt, 1 d. per T. für Kohlentrimmen in Abzug zu bringen.

Bekanntlich erfolgt, wenn die Thätigkeit von **Kohlentrimmern** in Anspruch genommen ist, die **Vertheilung von 1 d. per Ton** in der Weise, dass  $\frac{1}{4}$  d. dem Verschiffer und  $\frac{3}{4}$  d. den Trimmern zufallen. Wie sich der Verschiffer im vorliegenden Fall denkt, dass die Parten zum Austrag kommen sollen, ist zweifelhaft. Wahrscheinlich ist er ein principieller Gegner von Bruchrechnungen und überträgt die 2900 Pence ungetheilt auf sein Conto oder besser gesagt, beabsichtigt Dies zu thun. Denn, dass sich die Rheder des Schiffes mit der **Maximo des Verschiffers** einverstanden erklären, ist

doch wohl nicht anzunehmen. Jedenfalls hat man begründete Ursache auf die Folgen und noch mehr auf das Resultat eines etwaigen Processes neugierig zu sein, wenn die Verschiffer es überhaupt dazu kommen lassen. In der englischen Fachpresse, die diesen neuesten »Bristol-Channel game« eifrig bespricht, traut man den Verschiffern solche Thorheit nicht zu, da sie sich andernfalls in der breiten Oeffentlichkeit lächerlich machen würden.

Mr. Worthington, vom englischen Handelsamt mit der Mission betraut, den **Stand und die Aussichten des britischen Handels in einzelnen süd-amerikanischen Ländern** zu untersuchen, hat seine Beobachtungen eingesandt. Es sind weniger die in dem Bericht enthaltenen Mittheilungen über die kommerziellen Angelegenheiten der Länder, die zu einer Erwähnung an dieser Stelle Veranlassung geben, als vielmehr die Erkenntniss seitens eines einflussreichen Engländers, dass das Decimal-System dem englischen Rechnungsmodus vorzuziehen ist. Mr. Worthington erklärt: »Das Decimal-System in Geld, Gewicht und Maass wird in Uruguay und in den anderen von mir besuchten süd-amerikanischen Ländern allein als maassgebend anerkannt. Alle Welt ist auf das Höchste erstaunt, dass England, das erste Verkehrsland der Erde, noch immer nicht das einfache, moderne, metrische System acceptirt hat und sich mit Geld-, Maass- und Gewichtseintheilungen abquält, die so umständlich wie nur möglich sind. Ich selbst, eine Zeitlang auf das metrische System angewiesen, muss den Beschwerdeführern unbedingt Recht geben.« Es ist möglich, dass der Berichterstatter sich durch die Mittheilung seiner privaten Ansicht wenig Dank erwirbt, denn noch ist die Zahl Derer, die mit Schrift und Wort für die Acceptation des metrischen Systems für England eintreten, recht gering. Im Interesse des ganzen überseeischen Verkehrs bleibt zu wünschen, Mr. Worthington's Anregung möge auf fruchtbaren Boden fallen.

In welcher unglaublich lächerlichen Weise unsere deutschen ausgeprägt **englisch-feindlichen Zeitungen** mitunter den Briten, seine Einrichtungen, ja sogar seine Fähigkeiten als Rheder herabzusetzen versuchen, ruft beim Leser, der sich schon ausserhalb der schwarz-weiss-rothen Pfähle aufgehalten hat, nicht selten Verstimmung und Widerwillen hervor, zuweilen aber auch Achselzucken oder ein mitlidiges Lächeln. Solange die systematisch durchgeführten Bestrebungen dieses Theils unserer Presse, dem Deutschen den Engländer verhasst zu machen, ins politische Gebiet greifen, muss es den politisch anders denkenden deutschen Tageszeitungen überlassen bleiben, dagegen Front zu machen. Be-



schäftigen sich die in Rede stehenden Organe aber mit Schifffahrtsangelegenheiten, von denen sie nichts verstehen, aber doch Alles zu verstehen meinen, dann dürfen auch wir ein Wort mitsprechen. Folgendes Entrefilet in einer vielgelesenen Zeitung von oben angedeuteter Richtung, giebt hierzu Veranlassung. Auszugsweise einzelne Stellen:

«Ein charakteristisches Streiflicht auf die Löhnungsverhältnisse der Heizer auf englischen Dampfern wirft ein unlängst vor dem Liverpoolsen Gewerbegericht verhandelter Fall, der einen Heizer betraf, welcher sich für einen (!) Shilling auf die Dauer von 25 Tagen als Heizer an Bord eines Ozeandampfers von Liverpool nach Baltimore bestimmt, verdingen hatte. Der Betreffende war für die Dauer der Ueberfahrt engagirt. Es kann in dem klassischen Heimatlande des Manchesterthums nicht weiter Wunder nehmen, wenn der Kapitän des betreffenden Dampfers es als die natürlichste Sache von der Welt erklärte, so billige Arbeitskräfte einzustellen, als er deren nur immer habhaft werden könne, und dass im seemännischen Betriebe so gut wie in irgend einem andern der Preis der Waare sich nach den Verhältnissen des Angebotes zur Nachfrage regelt. Gleichwohl ist es augenfällig, dass man es hier mit einer für den Arbeiter ausnahmsweise ungünstigen Verkettung von Umständen zu thun hat.»

Der Leser weiss natürlich schon, was wir zu sagen beabsichtigen, nämlich, dass dieser Heizer nicht etwa zu bedauern ist, sondern eine ganz besondere Bevorzugung genießt. Selbstverständlich wünschte der Betreffende nach den Staaten überzusiedeln. Das Passagegeld kostet ca. 100 Mark. Um ihm die Ausgabe zu ersparen, musterte ihn die Rhederei als Heizer. Ein Gemusterter muss aber eine Heuer haben, anderenfalls ist die Musterung nicht möglich, daher die gewiss mit grossem Dank seitens des Heizers aufgenommene Maassnahme der Rhederei. — Und da wird von Angebot und Nachfrage gesprochen. — Die durchschnittliche Heuer eines Heizers beträgt in England 80 bis 100 Mark. Unter 80 mustert Niemand. Geschähe es doch, dann würde die der Trade-Unions ergebene Presse schon dafür sorgen, dass solche Fälle sich nicht wiederholen. Der Heizer zu 1 s. per Monat war natürlich überzählig. Am Schluss desselben Artikels wird auch über den Niedergang des englischen Rhederei-Frachtengeschäftes gesprochen: Und zwar:

«Das Rhedereigeschäft zieht die Grenzen des Nettogewinns enger und enger; die Rheder wissen sich nicht anders zu helfen, als dass sie die Betriebskosten, also namentlich auch die Arbeitslöhne, soweit heruntersetzen als nur immer angängig scheint, weil sie nur auf solche Art dem immer schärferen Wettbewerb des Auslandes die Spitze bieten zu können meinen. Denn die britische Frachtschiffahrt ist bereits so unlohnend geworden, dass eigentlich nur noch diejenigen Linien eine leidliche Verzinsung abwerfen, welche einen Vertrag mit der Regierung wegen Beförderung der überseeischen Posten abgeschlossen haben. Nichts beweist schlagender die Rathlosigkeit, womit man in England dem Verfall der oceanischen Frachtschiffahrt gegenübersteht, als der in den Blättern auftauchende und von der öffentlichen Meinung nicht unsympathisch aufgenommene Ruf nach staatlichem Eintreten usw.»

Aus dem Vorstehenden könnte man glauben, dass unter solchen Umständen die Erfolge deutscher

Rheder selbstverständlich und spielend leicht errungen sind, und das Vorhandensein der englischen Handelsflagge nur noch eine Frage der Zeit sei, deren Dauer ganz im Belieben der nicht-englischen Rheder stehe. Wir möchten betonen, dass der Ruf nach staatlicher Subvention, d. h. nach direkter materieller Unterstützung (der allerdings nach dem Inkrafttreten des Leuchtfeuerabgabengesetzes vereinzelt erfolgt ist) von den weitaus meisten englischen Rhedern verworfen wird. Ferner mag erwähnt werden, dass die Durchschnittsdividende von 18 englischen Rhedereien, deren Namen weiter folgen, 6 % im letzten Jahre betragen hat. Die Kapitalsverzinsung in genannter Höhe ist doch wahrlich kein schlechtes Geschäft und dürfte hinreichend die Behauptung, »dass man dem Verfall der englischen oceanischen Frachtschiffahrt gegenübersteht« widerlegt haben. Die Namen der Rhedereien sind: African S. S. Co. (5), Britain S. S. Co. (10), British Shipowner Co. (2½), China Mutual S. N. Co. (6), Cunard S. S. Co. (2½), Dundee Loch-Line (4), General S. N. Co. (4), Leyland & Co. (8½), Mercantile S. Co. (10), Neptune Nav. Co. (8), New-Zealand S. Co. (4), Orient S. N. Co. (2½), P. & O. Co. (9), Royal Mail (5), Shaw, Savill & Albion Co. (5), Tyne S. Co. (6¼), Union S. S. Co. (5½) und West India & Pacific Co. (10). Das Stammkapital dieser Rhedereien beträgt 210 746 800 £ oder 12 644 808 M. Dividende an die Aktionäre. Weiter mag noch hervorgehoben werden, dass mit Ausnahme der P. & O. Co., die übrigen staatlich subventionirten Linien eine bedeutend geringere Dividende zu zahlen vermochten, als die anderen Rhedereien.

## Versuche zur Erklärung deutscher Seemannswörter.

Von Fritz Schemel in Cronthal bei Crone a. d. Br.

In meiner letzten Arbeit habe ich mich über Walfisch ausgelassen und dabei Wal mit aufwallen, plötzlich auftauchen in Verbindung gebracht. — Diese Auffassung ist mir von geschätzter Seite, mit dem Hinweis darauf bestritten, dass Walfisch im altnordischen hvalr heisst und ich mich demnach über den Buchstaben r hinweggesetzt habe. Dieses r macht mir gar keine Schwierigkeit, denn hvalr kann doch nur der Waller heissen. Inzwischen ist mir auch die Bedeutung von Walross klar geworden; der erste Theil des Wortes hat dieselbe Bedeutung, wie der erste in Walfisch, er gehört, wie gesagt zu wallen, — aber Ross? Mit einem Pfordo hat das Thier doch herzlich wenig Aehnlichkeit, es muss daher wohl eine andere Bowandniss damit haben. Die alten Deutschen liebten es, sich nach Thieren zu benennen, die sich durch Kraft und Muth aus-

zeichneten, so entstanden Namen, die die Eigenschaften von Bär, Wolf, Eber, Ar und andern wiedergeben. Zu diesen Namen gehört Walhraban, Walram, Walrab, niederd. Walraf, mit der landläufigen Erklärung: der über die Walstatt flatternde Rabe. Diese Thätigkeit konnte für unsere Alten bei der Namenbildung doch unmöglich vorbildlich sein, denn wenn der Rabe über die Walstatt flattert, dann thut er dies doch nur als Leichenfledderer. Hier ist unter Rabe nicht der Vogel als solcher zu verstehen, sondern die Farbe seines Gefieders, Rabe dient als Farbenbezeichnung für schwarz, rabenschwarz, es sind ja unsere meisten Farben nach gleichfarbigen Dingen benannt. Ist dies richtig, dann würde der Sinn von Walrabe sein: das auffallende schwarze Thier. Eine Nebenform von Rabe ist Rappe, diese ist aber schliesslich, wie Fuchs und Schimmel nur auf Pferden hängen geblieben und so konnte es kommen, dass aus Walrappe Walross gebildet wurde. Den Nachweis, dass das Walross nun vorher thatsächlich Walrappe genannt ist, kann ich aus Büchern nicht erbringen, wohl aber aus unserer Sprache. Wir Niederdeutschen nennen die ganze Familie der Flossenfüssler Robben, während die gemeingermanische Benennung dafür Selah ist. Robbe ist doch nichts anderes, als eine mundrechte niederdeutsche Umbildung von Rappe.

Als ich letztthin über die Namen der Windstärken schrieb, fand ich keine Erklärung für Bö, diese glaube ich jetzt gefunden zu haben. Bö gehört zu der Wurzel but, niederd. böt = Stoss. Wie jedes Schiff seinen Klabautermann, hatte in vorchristlicher Zeit jedes Haus seinen Hausgeist, den Kobold, den im Koben waltenden. Bis zum Eintreffen christlicher Glaubensboten waltete er nur im guten menschenfreundlichen Sinne, erst diese hatten das eifrigste Bestreben, ihn wie alle andern unter- und überirdische Wesen herabzusetzen und allen möglichst viel Schlechtes nachzusagen. So wurde aus dem Kobolde ein Unhold, der Butzemann, der Stossmann, abgekürzt Bumann, Bömann, der heute noch in allen Häusern sein Wesen treibt, der zum Schrecken der Kinder auf dunklen Fluren, hinter den Thüren, unter der Treppe, kurz in allen dunklen Ecken steht, die Kinder zu Falle bringt, sie mit der Thürestöss und als Störenfried allerlei Unheil stiftet. Wohl eben so alt, wie der Glaube an den Bömann sind viele unserer Kinderspiele und die sie begleitenden Reime. So sagen wir zu Kindern, indem wir das Stossen des Bockes nachahmen: Böcksen, Böcksen bö! Böckchen, Böckchen stoss! Hierher gehört inböten, einheizen, denn dieses heisst das Holz ins Feuer hineinstossen; ferner sagen wir einem etwas »but vor den Kopf«. Doch genug der Beispiele, die Bö als Wind bedeutet demnach sprachlich Windstoss, was sie ja auch thatsächlich ist.

Dieselbe Sprachwurzel finden wir in Buleine, die dazu dient, das Seitenliek eines untern Raasegels, zu Luxert voraus zu holen, wenn das Schiff am Winde liegt. Es ist die einzige Leine an Bord, die mit einem Stosse ausgeholt wird, dazu wird ein Reim gesungen, bei dem die Mannschaft auf ein gegebenes Stichwort einfällt, aber nicht etwa in den Gesang, sondern in die Leine, wie z. B. bei »Amsterdam, Rotterdam, Schiedam« auf Schied. Dass auch Bulltau denselben Ursprung hat, ist wohl anzunehmen, denn das Bulltau ist doch nichts anderes als eine Verlängerung der Stosstalje, die bei raumem Winde in See auf den Baum eines Gaffelsegels gesetzt wird, um beim Ueberholen des Schiffes das Stossen desselben zu verhüten. Möglich ist, dass aus der Ideenverbindung von Stossen mit dem stossenden Bullen, aus Butau Bulltau geworden, um so mehr, als es auch Bullenstärke haben muss. Diesen Tauen ist meistens kein langes Leben beschieden, weil sie mit einem einfachen Haken aussen Bords in einen Augbolzen eingehakt worden, der so tief sitzt, dass man den Haken nicht musen kann.

Musen nennt der Seemann das Versichern der Haken gegen Aushaken durch Umbinden mit Garn. Das Wort ist uns erhalten in Mus, dem bekannten dünnen Speisebrei und in Gemüse, es bezeichnet also zunächst gewisse Lebensmittel. Diese pflegten die Alten in Mushäuser in Sicherheit zu bringen, die sie an unzugänglichen oder versteckten Orten errichteten, um bei feindlichen Einfällen der Beraubung zu entgehen. Ein solches Mushus ist der Musthurm bei Bingen im Rhein, aus dem später Oberdeutsche aus Unverstand Mäusethurm gemacht und ihm in dieser Gestalt das bekannte Vertellsel von dem hartherzigen Bischof Hatto auf den Leib gedichtet haben. Musen heisst also zunächst, etwas zur Sicherheit ins Mushaus bringen, im weiteren übertragenen Sinne versichern überhaupt. In letzterem gebraucht der Seemann auch heute noch das hierzu gehörige Wort mustern, während es sich bei der Landbevölkerung zu auswählen weiter entwickelt hat. Er sichert sich beim Dienstantritt, durch einen behördlichen Act, die Musterung, dass ihm in seiner Stellung an Bord kein Unrecht geschieht. Da er durch einen ebensolchen, nach Ablauf der Reise seiner Verpflichtung enthoben wurde, nannte er diesen die Abmusterung und demgegenüber die eigentliche Musterung die Anmusterung. Heuern, niederd. hüern, niederl. hueren ist miethen. Heuer bedeutet ursprünglich Miethe ganz allgemein, hat sich aber später auf den Monatsverdienst zugespitzt. Es liegt ja nahe, hierbei an eine Specialität des weiblichen Geschlechts zu denken, das ist aber falsch, beide haben sprachlich nichts mit einander gemein. Mit dieser Menschengattung brachte der Volksmund früher den Berg,

auf dem das hamburger Seemannshaus steht, in Verbindung. Weil ich nun als einer der ersten Insassen, dem Hause eine gewisse Anhänglichkeit bewahrt habe, will ich die Gelegenheit nicht vorüber gehen lassen, eine Erklärung zur Ehrenrettung des Platzes abzugeben. Die feste Stadt Hamburg war, von der Elbe ausgehend, im grossen Bogen mit Wällen und Bastionen umgeben. Die schwächsten Stellen in dieser Umwallung waren naturgemäss da, wo sie an die Elbe ansetzte, in unserm Falle bei der Bastion Jonas, nach der auch der anliegende Hafen benannt ist, deshalb verstärkte man dieselbe durch ein vorgeschobenes Werk, ein sogenanntes Hornwerk. Davon der Name, denn das Hornwerk lag auf dem in Rede stehenden Berge. *Hornberg, Hornburg, Hamburg*

Für geschützte Landungsstellen haben wir in den germanischen Sprachen mehrere Ausdrücke. Am verbreitetsten sind Hafen oder Haven und Hamm, ersterer hauptsächlich in Nieder- und Angelsachsen, letzterer in Skandinavien, doch finden wir ihn auch in Deutschland vielfach allein und zusammengesetzt als Ortsnamen. Beide haben dieselbe Grundbedeutung von etwas Gebogenem, einer Einbuchtung. In derselben Bedeutung finden wir den Hafen, niederd. Häfen in unserer Sprache als Bezeichnung für einen tiefen sackartigen Topf und Hamm, hochd. der Hamen, als solche für ein sackartiges Fischnetz, in welches die Fische hineingestöckert werden. Das Wort klingt aus in Familiennamen wie Hamman, Hammacher u. a. Von den Ortsnamen möchte ich nur das Dorf Hamm bei Hamburg erwähnen, weil dort, dem Namen nach, die älteste hamburger Landungsstelle gelegen, während Hamburg die dieselbe deckende Burg bildete, die Hafenburg. Ausser haven finden wir in England vielfach harbour und was dasselbe besagt, in der Normandie havre. Um dieses Wort zu erklären, möchte ich zunächst die Frage aufwerfen: Was trieb die Leute von je her nach See zu? Handel, Fischfang, Raublust! Ueberseeische Handelsbeziehungen gab es bei uns im Alterthume nicht, folglich auch keine Handelsschiffahrt. Der Fischreichthum war in unsern Flüssen, gegenüber der schwachen Bevölkerung ein so grosser, dass sich die Seefischerei erübrigte; es bleiben also nur die Heerfahrten über See, die Raubzüge an den Küsten. Diese wurden in offenen Ruderbooten ausgeführt und wenn wir auch aus dem Worte Weeke wissen, dass diese so stark bemannt waren, dass sich die Leute auf den Riemen, die Weekinger, gegenseitig verfangen konnten, so glaube ich doch, dass sie, Mangels einer Schlafgelegenheit an Bord, möglichst allabendlich einen sicheren Platz anliefen, wo das Heer sich barg, ausserdem treiben bei Nacht die Unholden ihr Wesen, darum ist die Nacht keines Menschen Freund. Dieses Borgen des Heeres

liegt in harbour, es ist unser deutsches Herberge. Hierauf lässt sich auch der Name von Harburg an der Elbe zurückführen, seiner Lage nach könnte Harburg sehr wohl den sächsischen Hintersassen als Ausgangspunkt für Heerfahrten gedient haben. Der Name von Stade geht auf das altd. Staden-Ufer zurück, welches uns nur noch in Gestade geläufig ist. In den Ostseehäfen heisst der Platz, wo die Schiffe die Ladung, die Last übernehmen und löschen, Lastadie, zusammengesetzt aus Last und Staden, d. i. Ladeufer. Die Stettiner legen den Ton auf die letzte Silbe, die Danziger auf die vorletzte, wir dagegen wollen ihn nach gutem alten Herkommen auf die erste legen. Last und Ladung sind zwei urverwandte Wörter, die auch heute noch von dem Seemann vielfach in gleichem Sinne gebraucht werden. Laden heisst etwas in die Lade hineinpacken, dadurch wird sie eben belastet. Last ist als lastre ins Spanische übergegangen und wird in dortigen Seemannskreisen grade so angewandt, wie bei uns. Last als Gewichtsbezeichnung bei Schiffsladungen = 40 Centner, dürfte zurückzuführen sein auf die normale Belastung eines zweispännigen Wagens. Aus Ballast lässt sich in dieser Schreibweise gar nichts herauslesen, nun finde ich aber in der schon erwähnten Schrift von Prof. O. Schrader Die Deutschen und das Meer, dass das Wort in einer Reisebeschreibung aus dem XVI. Jahrhundert Pallast lautet. Wenn das die ursprüngliche Form ist, woran ich nicht zweifle, dann erklärt sich das Wort dem Seemann von selbst, den pallen, abgeleitet von Paal, Pfahl, gebraucht er heute noch ganz allgemein für steifen, vorsteifen. Ballast heisst demnach wörtlich das, was er ist, Steiflast. Wenn wir heute sagen der Ballast, anstatt die Ballast, so lässt sich das daraus erklären, dass man das Geschlecht des dazu verwandten Materials Sand oder Stein auf diesen übertragen.

Einen Raum in unserm Sinne, worin sich die Ladung fest verstauen liess, kannten die Alten nicht, sie waren gezwungen die Güter fest zu sorren, um ein Uebergehen zu verhindern, wie es ja heute noch mit aller Deckslast geschieht. Um das Schiff demnächst entladen zu können, mussten sie die Sorring lösen, d. i. löschen. (Schluss folgt.)

### Zur Douwe'schen und Heyenga'schen Standlinie.

Eine grosse Anzahl von letzthin erschienenen Arbeiten hat das Ziel, die Rechnungsmethoden abzukürzen oder zu erleichtern, welche zur Bestimmung des Schiffsortes mit Hülfe der Theorie der Standlinien dienen. Auf ganz anderem Wege, als es in den übrigen Fällen geschehen ist, versucht Herr Kapt. Heyenga\*) in einer Abhandlung, betitelt Neue Standlinien, dieses Ziel zu erreichen. Neben der Sumner'schen

\*) Hamburg 1898 bei Eckardt & Messtorff.



Standlinie, welche auf der kugelförmigen Erdoberfläche durch die Gleichung

$$(1) \quad \cos t = \frac{\sin h - \sin \varphi \sin \delta}{\cos \varphi \cos \delta}$$

dargestellt wird, werden zwei neue Standlinien eingeführt, die sich nicht aus einer einzigen Beobachtung ergeben, sondern auf Grund zweier Beobachtungen desselben Gestirns konstruirt werden. Die erstere, welcher der Name »Douwe'sche Standlinie« gegeben wird, beruht auf der Anwendung der bekannten Douwe'schen Formel:

$$(2) \quad \sin \frac{t'+t}{2} = \frac{1}{2} (\sin h - \sin h') \sec \varphi \sec \delta \operatorname{cosec} \frac{\tau}{2}$$

wo  $\tau$  die Zwischenzeit bedeutet. Die zweite Standlinie, welche, wie der Verfasser angibt, die Seewarte mit dem Namen »Heyenga'sche Standlinie« belegt hat, wird aus der Formel gewonnen:

$$(3) \quad \sin H = \cos Z = \sin h + p (\sin h - \sin h').$$

wo  $H$  die Meridionalhöhe und  $Z$  die Meridionalzenithdistanz bedeutet und

$$(3a) \quad p = \sin \tau \frac{1}{2} \operatorname{cosec} \frac{t'+t}{2} \operatorname{cosec} \frac{\tau}{2}$$

ist. Die Grösse  $p$  wird beronderen Tabellen entnommen, in die man mit dem kleineren Stundenwinkel  $t$  und der Zwischenzeit  $\tau$  eingeht.

Die durch die Gleichungen (1), (2) und (3) definirten Kurven haben in der Karte eine komplicirte Gestalt; deswegen wird, wie es auch sonst bei der Sumner'schen Standlinie geschieht, nur ein einziger Kurvenpunkt in möglichster Nähe des vermuteten Schiffsortes und die Richtung der Tangente in diesem Punkte berechnet; diese letztere wird an Stelle der Linie selbst gesetzt. Praktisch entworfene Tabellen erleichtern die Rechnung bedeutend. Die drei Standlinien, die Sumner'sche, die Douwe'sche und die Heyenga'sche, haben im Allgemeinen verschiedene Richtungen. Hat man also zwei Höhenbeobachtungen gemacht und berechnet sich zwei der Standlinien, so erhält man den Schiffsort als den Schnittpunkt der beiden Linien.

Es ist nun der Werth des Verfahrens zu prüfen. Herr Heyenga selbst hat seine Untersuchungen nicht folgerichtig angestellt, er hat sich vielmehr in der Werthschätzung durch einige Eigenschaften seiner Standlinien zu ganz verkehrten Schlüssen verleiten lassen, die von vollkommen falschen Vorstellungen Zeugniß geben. Zu der Behauptung, er habe durch die Einführung seiner neuen Standlinien das Problem gelöst, aus zwei in kurzer Zeit aufeinander erfolgten Höhenbeobachtungen den Schiffsort bestimmen zu können, wird er durch die Thatsache verleitet, dass sich zwei der Standlinien rechtwinklig schneiden, während doch jeder weiss, dass dann zwar auch immer ein Ort auf der Erde existiert, der den Bedingungen der Beobachtungen genau entspricht, dass aber der geringste Beobachtungsfehler in den Höhen den Ort um ein Bedeutendes verschiebt, um so bedeutender, je weniger der Unterschied der Azimuthe beträgt, mithin das erlangte Resultat durchaus zweifelhaft ist, und dass keine Methode an dieser Thatsache etwas ändern kann. Nebenbei bemerke ich, dass man ausserordentlich oft Seeleute mit diesem in Wirklichkeit unlösbaren Problem beschäftigt findet. Keine Methode kann die durch Höhenfehler verursachte Verschiebung des berechneten Schiffsortes übersichtlicher darstellen, als die Methode der Sumner'schen Standlinien, und keine zeigt deutlicher, wie die Güte der aus zwei Höhenbeobachtungen gewonnenen Ortsbestimmung von dem Unterschied der Azimuthe abhängt. Wie wenig richtig Herr Heyenga die ganze Sachlage erfasst hat, zeigen immer die nach Vorführung eines Beispiels angestellten Betrachtungen, wie auf S. 19 und 22, wo er darauf hinweist, dass die den Beobachtungen entsprechenden Sumner'schen Standlinien, da sie sich infolge des geringen Azimuthunterschiedes von  $20^{\circ}$ – $40^{\circ}$  unter einem ganz kleinen Winkel schneiden, keinen zuver-

lässigen Ort geben können, dass aber die Vereinigung von zwei der betrachteten Standlinien eine gute Ortsbestimmung liefert, weil sich diese unter grösserem Winkel schneiden. Er übersieht, dass es die beiden Standlinien (Douwe'sche und Heyenga'sche) selbst sind, die bei geringer Zwischenzeit  $\tau$  oder geringem Höhenunterschied  $h-h'$  ganz unsicher werden. Für den mit den Verhältnissen nicht genau Vertrauten birgt das Buch geradezu Gefahren in sich, da die einleitenden Worte den Anschein erwecken, als ob die Seewarte und mehrere im Vorwort erwähnte Fachleute das Entstehen des Werkes überwacht hätten.

Aber auch abgesehen von diesen Irrthümern kann man der Methode, abgesehen von einem Falle, keine besonders grosse Brauchbarkeit zusprechen. Zunächst ist zu zeigen, dass der Einfluss von Höhenfehlern auf die Lage der Douwe'schen und Heyenga'schen Standlinien um so bedeutender wird, je geringer die Zwischenzeit ist oder um so weniger die Höhen  $h$  und  $h'$  sich unterscheiden. Nimmt man für beide Höhen einen gleich grossen, aber im entgegengesetzten Sinne wirkenden Fehler  $\Delta h$  an, so ändert sich, wie man durch Variation der Gleichung (2) findet, für die Douwe'sche Standlinie der Stundenwinkel der grösseren Höhe um den Betrag:

$$\Delta t = \operatorname{tg} \frac{t'+t}{2} \cotg \frac{h-h'}{2} \Delta h$$

die durch die Höhenfehler verursachte senkrechte Verschiebung der Standlinie beträgt mithin in der Seekarte

$$(4) \quad \operatorname{tg} \frac{t'+t}{2} \cotg \frac{h-h'}{2} \cos \varphi \cos u \Delta h,$$

wo  $u$  den Winkel zwischen Standlinie (Tangente) und Meridian bezeichnet und aus der Gleichung gefunden wird.

$$(5) \quad \operatorname{tg} u = \frac{d\lambda}{d\varphi} \cos \varphi = \frac{d\lambda}{d\varphi} \cos \varphi = \operatorname{tg} \frac{t'+t}{2} \sin \varphi$$

Durch Variation der Gleichung (3) findet man die durch gleich grosse, aber ungleichnamige Höhenfehler  $\Delta h$  für die Heyenga'sche Standlinie hervorgerufene Aenderung der Breite

$$\Delta \varphi = \frac{\cos h + p (\cos h + \cos h')}{\sin Z} \Delta h,$$

und die senkrechte Verschiebung gleich

$$(6) \quad \Delta \varphi \sin \nu,$$

wo  $\nu$  den Winkel zwischen Standlinie (Tangente) und Meridian bedeutet. Durch Differentiation der Gleichungen (3) und (3a) ergibt sich längs der Heyenga'schen Linie

$$\begin{aligned} -\sin Z d\varphi &= dp (\sin h - \sin h') \\ dp &= \sin \frac{t'}{2} \sin \frac{t}{2} \operatorname{cosec}^2 \left( \frac{t'+t}{2} \right) \operatorname{cosec} \frac{\tau}{2} d\lambda, \\ \text{also } \frac{d\lambda}{d\varphi} &= \frac{\sin Z \sin^2 \left( \frac{t'+t}{2} \right) \sin \frac{\tau}{2}}{(\sin h - \sin h') \sin \frac{t}{2} \sin \frac{t'}{2}}, \end{aligned}$$

und daher:

$$(7) \quad \operatorname{tg} \nu = \frac{\sin Z \sin^2 \left( \frac{t'+t}{2} \right) \sin \frac{\tau}{2}}{(\sin h - \sin h') \sin \frac{t}{2} \sin \frac{t'}{2}} \cos \varphi$$

Die für ungleichnamige Höhenfehler verursachten senkrechten Verschiebungen der Standlinien wachsen mit abnehmender Zwischenzeit oder abnehmendem Höhenunterschied; in dem einen Falle ist es der Faktor  $\cotg \frac{h-h'}{2}$ , im andern die Grösse  $p$ , welche diese Wirkung hervorrufen.

Hier zeigt sich auch gleich ein grosser Nachtheil gegenüber der Methode der Sumner'schen Standlinien. Während die Beurtheilung des Einflusses von Höhenfehlern bei dieser Methode in so ausserordentlich einfacher und übersichtlicher Weise ermöglicht wird, stossen wir hier auf complicirte Ausdrücke für die senkrechte Verschiebung der Standlinien. Dieselben enthalten auch ausser den Beobachtungsdaten Breite

und Stundenwinkel. Es muss also untersucht werden, ob diese Abhängigkeit vom Orte, welche bedeuten würde, dass sich die Grösse der senkrechten Verschiebung längs den Standlinien von Punkt zu Punkt änderte, bloss äusserlich in den aufgestellten Formeln aufträte oder ob sie wirklich vorhanden sei. Herr Heyenga ist dieser Frage garnicht näher getreten, sondern hat ohne Weiteres angenommen, dass analog den Sumner'schen Standlinien Höhenfehler eine parallele Verschiebung verursachen. Aus den hergeleiteten Ausdrücken selber lässt sich nun zeigen, dass diese Eigenschaft für die Douwe'sche Standlinie thatsächlich erfüllt ist, nicht aber für die Heyenga'sche besteht, wenn man nämlich  $\cos u$  und  $\sin v$  durch  $\lg u$  bzw.  $\lg v$  mit Hülfe der Formeln

$$\cos u = \frac{1}{\sqrt{1 + \lg^2 u}}; \quad \sin v = \frac{\lg v}{\sqrt{1 + \lg^2 v}}$$

berechnet und die erhaltenen Werthe in den Ausdrücken für die senkrechten Verschiebungen einsetzt. Zu diesem Resultate gelangt man aber auch auf anderem Wege, indem man nämlich die durch die Gleichungen (2) und (3) definirten Kurven auf der kugelförmigen Erdoberfläche untersucht.

Zu diesem Zwecke führe man rechtwinklige Coordinaten ein. Als X-Achse wähle man die Erdachse, als Y Z-Ebene die Ebene des Aequators, als X Y-Ebene die Ebene des Meridians von Greenwich. Die Coordinaten eines Punktes auf der kugelförmigen Erdoberfläche sind dann, wenn man den Erdradius gleich 1 setzt, durch folgende Formeln gegeben:

$$\begin{aligned} x &= \sin \varphi \\ y &= \cos \varphi \cos \lambda \\ z &= \cos \varphi \sin \lambda. \end{aligned}$$

Die Mittelzeit  $\frac{t' + t}{2}$  ist von  $\pm \lambda$  nur um eine Kon-

stante verschieden, die mit  $c$  bezeichnet werden soll und von der Zwischenzeit, der Zeitgleichung und der gegebenen mittleren Greenwicher Zeit abhängt; man hat also

$$\frac{t' + t}{2} = \pm \lambda + c,$$

und die Gleichung (2) kann in der Form geschrieben werden:

$$\sin c \cos \lambda \cos \varphi \pm \cos c \cos \varphi \sin \lambda = A.$$

wo  $A$  den konstanten Werth

$$A = \frac{1}{2} (\sin h - \sin h') \sec \delta \operatorname{cosec} \frac{\tau}{2}$$

bedeutet. In rechtwinkligen Coordinaten lauten mithin die Gleichungen der Kurve:

$$\left\{ \begin{aligned} \frac{y}{A \operatorname{cosec} c} \pm \frac{z}{A \sec c} &= 1 \\ x^2 + y^2 + z^2 &= 1 \end{aligned} \right.$$

Die erstere dieser beiden Gleichungen stellt eine Ebene dar, welche parallel zur X-Achse läuft und auf der Y- bzw. Z-Achse die Stücke  $A \operatorname{cosec} c$  bzw.  $\pm A \sec c$  abschneidet; die Abschnitte sind also die Katheten eines rechtwinkligen Dreiecks, dessen Hypotenuse  $A$  und dessen einer Winkel gleich  $c$  ist. Die Kurve erscheint also als der Schnitt einer zur Erdachse parallelen Ebene mit der Erdoberfläche, ist mithin ein Kreis, dessen Centrum auf dem Aequator liegt. Um den sphärischen Radius und die geographische Lage des Mittelpunktes zu finden, bestimme man die Schnittpunkte der Kurve mit dem Aequator, indem man in der Gleichung (2)  $\varphi = 0$  setze. Die den Schnittpunkten entsprechender Mittelzeiten  $m$  und  $m' = 180^\circ - m$  ergeben sich dann aus der Gleichung:

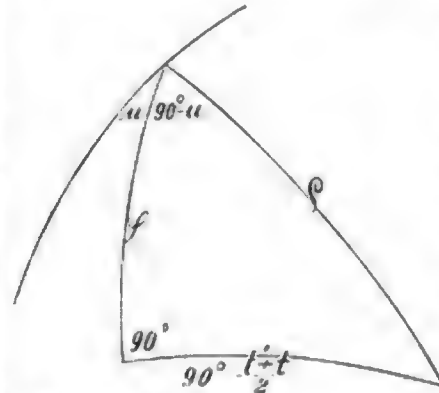
$$\sin m = \frac{1}{2} (\sin h - \sin h') \sec \delta \operatorname{cosec} \frac{\tau}{2}$$

Der sphärische Radius  $\varrho$  ist danach  $= \frac{m - m'}{2}$ , also  $= m - 90^\circ$  und genügt mithin der Gleichung:

$$(8) \quad \cos \varrho = \frac{1}{2} (\sin h - \sin h') \sec \delta \operatorname{cosec} \frac{\tau}{2};$$

der Mittelpunkt entspricht der Mittelzeit  $\frac{m + m'}{2}$ , d. h.  $90^\circ$ .

Für die Tangente der Kurve in den Schnittpunkten mit dem Aequator ist, wie auch Gleichung (5) zeigt,  $u = 0$ . Dieselben Resultate in Bezug auf Radius und Mittelpunkt erhält man, wenn man diejenigen Kurvenpunkte bestimmt, in welchen die Breite ihren grösstmöglichen Werth erreicht; derselbe ergibt sich aus Gleichung (2) für  $\frac{t' + t}{2} = 90^\circ$  und ist gleich  $\varrho$ ; der Winkel  $u$  in den entsprechenden Punkten ist  $= 90^\circ$ .



Den allgemeinen Werth des Winkels  $u$  kann man nun auch aus einem rechtwinkligen sphärischen Dreieck bestimmen, dessen Hypotenuse  $\varrho$  und dessen Katheten  $\varphi'$  und  $90^\circ - \frac{t' + t}{2}$

sind; es ergibt sich dann wieder

die Gleichung:

$$\lg u = \lg \frac{t' + t}{2} \sin \varphi',$$

aus welcher folgt, dass stets

$$(9) \quad u < \frac{t' + t}{2}$$

sein muss. Die Kurvengleichung selbst wird durch dieses Dreieck charakterisirt.

Die durch Höhenfehler verursachte senkrechte Verschiebung der Standlinie in der Karte erhält man nach den letzteren Betrachtungen ganz einfach durch Variation des Radius  $\varrho$ . Unter Annahme gleich grosser Höhenfehler  $\triangle h$  bei beiden Beobachtungen ergibt sich jene Verschiebung gleich

$$(10) \quad \frac{1}{2} (\cos c \mp \cos h') \sec \delta \operatorname{cosec} \frac{\tau}{2} \operatorname{cosec} \varrho \triangle h;$$

dieser Ausdruck, welcher durchsichtiger als der früher angegebene (4) ist, hängt nur von den Beobachtungsdaten ab und zeigt von Neuem die Unzuverlässigkeit der Standlinie, wenn die Beobachtungen zu schnell aufeinander gefolgt sind.

Aus der Figur ergibt sich nun auch leicht eine werthvolle Eigenschaft der Douwe'schen Standlinie, in Folge deren sie häufig vorteilhafter angewendet werden kann als die Sumner'sche. Je grösser die Höhe ist, desto fehlerhafter ist es, den Höhenkreis durch die Sumner'sche Standlinie zu ersetzen, weil dann der sphärische Radius zu klein ist. Der Radius  $\varrho$  dagegen hat im allgemeinen einen genügend grossen Werth, es ist nämlich stets

$$(11) \quad \varrho > \varphi \text{ und auch } > 90^\circ - \frac{t' + t}{2}.$$

Eine für die Heyenga'sche Standlinie angestellte analoge Untersuchung, auf deren Wiedergabe wir hier verzichten wollen, zeigt die durch Gleichung (3) definirte Kurve als eine sehr complicirte und als solche, deren normale Verschiebung bei Höhenfehlern vom Orte abhängig ist.

Wir kommen nun zur Hauptfrage, ob nämlich die Kombination von zwei der drei Standlinien, der Sumner'schen, der Douwe'schen und der Heyenga'schen, Vortheile bieten kann, gegenüber der bisher üblichen Combination von zwei Sumner'schen Standlinien. Zunächst ist zu bemerken, dass die erstere Methode keine so allgemeine An-

wendung finden kann als die letztere, weil es zu ihrer Benutzung nothwendig ist, dass dasselbe Gestirn beobachtet wird. Als Nachtheil ist dann gleich hervorzuheben, dass man es stets mit einer Versegelung zu thun hat und dass durch diese in das Resultat Ungenauigkeit gebracht wird. Der Fehler, welcher durch die Annahme der Unveränderlichkeit der Deklination gemacht wird, ist, wie Herr Heyenga zeigt, von untergeordneter Bedeutung; man vermindert seinen Betrag, wenn man die der Mittelzeit entsprechende Deklination als  $\delta$  in die Rechnung einführt. Von Nutzen könnte die neue Methode nun immerhin sein, wenn sie den Schiffsort in einfacherer Weise zu berechnen gestattete als die bisher gebräuchlichen Methoden. Eine Kombination der Douwe'schen Standlinie mit der Heyenga'schen kann in dieser Hinsicht oft Vortheil bieten, vorausgesetzt natürlich, dass dem Rechner die Heyenga'schen Tabellen zur Verfügung stehen. Unter Umständen erweist sich aber die Berechnung des Schnittpunktes als unmöglich. Dieser Fall tritt ein, wenn die Höhenbeobachtungen zu verschiedenen Seiten des Meridians in wenig verschiedenem Abstände von demselben gemacht sind. Für  $h = h'$  werden nämlich beide Richtungswinkel  $u$  und  $v$  gleich Null, d. h. die beiden Standlinien fallen zusammen. Bei geringem Unterschiede von  $h$  und  $h'$  schneiden sich die Standlinien unter so spitzem Winkel, dass eine Berechnung des Schnittpunktes unmöglich oder wenigstens sehr schwer wird. Dieser Uebelstand schränkt die Anwendung der Methode noch weiter ein. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass die Standlinien sich gewöhnlich gerade dann, wenn sich die Azimuthe des Gestirns bei den beiden Beobachtungen um  $90^\circ$  unterscheiden, woan also Höhenfehler den geringsten Einfluss haben, kurz, wenn die Bedingungen an und für sich die günstigsten zur Bestimmung des Schiffsortes sind, unter einem ziemlich spitzen Winkel schneiden, ein Umstand, der die Anwendung der Methode unbequem macht. Wie schon erwähnt, wird auch der Einfluss von Höhenfehlern, besonders bei der Heyenga'schen Standlinie, recht unübersichtlich dargestellt, so dass wohl jeder, wenn er die besprochenen Nachteile in Anschlag bringt, eine der üblichen Methoden der Sumner'schen Standlinien einer Kombination der Douwe'schen und Heyenga'schen den Vorzug geben wird.

Wichtige Dienste kann aber in gewissen Fällen eine Kombination der Douwe'schen Standlinie mit der Sumner'schen leisten. Wenn der Schiffsort aus zwei Beobachtungen der Sonne bestimmt werden soll, ist häufig die eine Höhe so gross, dass es sehr fehlerhaft ist, den Höhenkreis durch eine Tangente oder eine Sehne zu ersetzen; dann kann, wie schon gezeigt, die Douwe'sche Standlinie mit Vortheil benutzt werden. Wichtig ist, dass man stets vorhersagen kann, welche von den beiden Standlinien, die Douwe'sche oder die Sumner'sche, geeigneter ist, da man weiss, dass der sphärische Radius  $Q$  des der ersten entsprechenden Kreises auf der Erdkugel stets grösser als das Komplement von  $\frac{t' + t}{2}$  sein muss. Die Douwe'sche

und die Sumner'sche Standlinie schneiden sich allerdings gewöhnlich unter kleinerem Winkel als die den beiden Beobachtungen entsprechenden Sumner'schen Standlinien, doch bleibt derselbe stets genügend gross, da, wie bewiesen,  $u < \frac{t' + t}{2}$

sein muss. Was schliesslich die Berechnung der Douwe'schen Standlinie anbelangt, so ist sie selbst unter Ausschluss jeder besonderen Tabelle nicht umständlicher als die Berechnung der Sumner'schen Standlinie, welche ja in dem hier betrachteten Falle dadurch erhalten wird, dass zu einer angenommenen Länge die zugehörige Breite berechnet wird. Die einer angenommenen Breite  $\varphi$  entsprechende Mittelzeit  $\frac{t' + t}{2}$  und der

Winkel  $u$ , den die Douwe'sche Standlinie mit dem Meridian bildet, werden aus folgendem Schema gewonnen, wobei  $\delta$  die der Mittelzeit entsprechende Deklination bedeutet:

$$\begin{array}{llll} \frac{1}{2}(h + h') = & \log \cos = & & \\ \frac{1}{2}(h - h') = & \log \sin = & & \\ \delta = & \log \sec = & & \\ \varphi = & \log \sec = & \log \sin = & \\ \frac{r}{2} = & \log \operatorname{cosec} = & & \\ \frac{t' + t}{2} = & \log \sin = & \log \operatorname{tg} = & \\ & & \log \operatorname{tg} = & \\ & & u = & \end{array}$$

Es erscheint mir zweifellos, dass sich die Douwe'sche Standlinie in Zukunft Freunde erworben wird.

Elfleth, im Juni 1899.

Dr. Ernst Wendt, Navigationslehrer.

## Schiffbau.

**Schiffbau.** Folgende Notiz machte im Laufe der Woche die Runde durch die Tagespresse: »Die Hamburger Segelschiffrederei C. F. Laeisz beabsichtigt einen neuen Fünfmaster zu bauen, der in seinen Grössenverhältnissen die »Potosi« weit in den Schatten stellen soll. Der Geestemünder Tecklenborg'schen Werft ist der Bau des neuen Schiffes übergeben, Kapt. Hilgendorf, der bewährte Führer der »Potosi«, wird den Bau überwachen und später die Führung des »Laviathan's« übernehmen.« Diese Mittheilung, angethan das Herz des marinfreundlichen Binnenländers höher schlagen zu lassen, ist, wie wir erfahren, eine »Ente« vom reinsten Blut. Denn da die Nachricht gerade den Zunächstbetheiligten die grösste Ueberraschung brachte, darf man wohl annehmen, dass ihr Inhalt einer gründlichen Redaktion bedarf.

**Schiffbau.** Auf Wenke's Werft in Bremerhaven befinden sich ausser dem bereits vom Stapel gelaufenen »Junho« noch weitere drei von der Rhederei A. C. de Freitas & Co. in Hamburg für Rechnung eines brasilianischen Hauses in Rio Grande do Sul in Auftrag gegebene Leichter von selbiger Grösse und Konstruktion im Bau. Es sind dieses der »Julbo«, der »Agosto« und der »Setembro«. Die Ablieferung dieser Fahrzeuge, die sämmtlich die brasilianische Flagge führen werden, soll in Abständen von etwa je einem Monat erfolgen. Die Leichter werden nach ihrer Fertigstellung und daraufhin erfolgter Ausrüstung durch die Dampferi der Rheder A. C. de Freitas & Co. nach ihrem Bestimmungsort in Brasilien gebracht.

**Schiffbau.** In den russisch-baltischen Häfen sind im Laufe der letzten Jahre 16 Ozeandampfer und 10 Küstenschiffe zum Durchschnittspreise von  $\mathcal{A}$  140 per T. gebaut. 20 Schiffe, Dampfer und Segler, sind im Bau begriffen.

## Vermischtes.

**Gesichtete Eisberge** (im Nordatlantik). Mai 15.: 30 Seemeilen Süd von Cap Race (1 Eisberg 300' & 200' & 150'), zwischen St. Johns und Cap Race (zahlreiche kleine Berge), 48° 18' N. Br. & 49° 42' W. Lg., 47° 53' & 49° 10', 47° 20' & 50° 15' (Eisberge und Stückeris); den 16.: 5 Seemeilen Süd von Ferryland Hd. (grosse und mittlere Berge), 42° 53' & 50° 15' (ein gr. Berg 200' lang 90' hoch); den 19.: 20 Seemeilen SW. vom Cap St. Mary (grosse Berge), 47° 57' & 50° 3' bis 46° 32' & 54° 28' (Eisberge aller Grössen), 43° 2' & 49° 33', 43° 11' & 49° 25', 47° 32' & 49° 19' bis 47° 18' & 50° 9', 47° 49' & 49° 57', 42° 51' & 50° 00' (Eisberge aller Grössen); den 20.: 47° & 49° bis 47° 10' & 49° 15' (2 gr. & 4 kl. Berge), 42° 39' & 49° 52' bis 42° 33' & 50° 13', 42° 18' & 49° 13' (mehrere kl. Berge); den 21.:



46° 45' & 51° (Treibeis, Eisstücke und Berge aller Grössen), 130 Seemeilen NO. vom Cap Race (7 gr. Berge); den 25.: 40 Seemeilen WSW. vom Cap Pine (2 gr. Berge), 47° 27' & 50° 35', 48° 0' & 50° 6', 43° 57' & 49° 10' (vereinzelte grosse und sehr zahlreiche kleine Berge).

**Die überseeische Auswanderung** aus dem Deutschen Reich über deutsche Häfen, Antwerpen, Rotterdam und Havre belief sich nach amtlicher Zusammenstellung im ersten Vierteljahr d. J. auf 3904 Personen gegen 4152, 4085 und 6096 im gleichen Zeitraum der 3 vorangegangenen Jahre. Die deutsche Auswanderung zeigte noch niemals vorher eine so geringe Ziffer, wie im laufenden Jahre. Aus Preussen wanderten 2335 Personen aus gegen 2470 im Jahre 1898. Von den preussischen Provinzen waren 6 (Ostpreussen, Brandenburg, Posen, Sachsen, Schleswig-Holstein und Westfalen), die eine höhere Auswanderungsziffer hatten, während die Auswanderung aus Pommern, Schlesien, Hannover und dem Rheinlande erheblich zurückgegangen ist. Die meisten Auswanderer stellte die Provinz Brandenburg einschliesslich Berlin mit 419 (1898 390); dann folgen Hannover mit 332 (427) und Posen mit 328 (287) Auswanderern. Aus Bayern wanderten 324 (407) Personen aus, aus Württemberg 232 (209), aus Sachsen 176 (204), Baden 97 (122), Hessen 62 (53). Die Hansestädte stellten 410 Auswanderer gegen 412 im vorigen Jahr. Von den Auswanderern gingen 1555 (im vorigen Jahre 1816) über Bremen, 1731 (1480) über Hamburg, 502 (655) über Antwerpen, 67 (91) über Rotterdam, 4 (2) über Amsterdam und 45 (0) über Havre. Ueber Stettin wanderten in diesem Jahre keine Personen aus, während im vorigen Jahre 108 über diesen Hafen befördert wurden. Ausser den deutschen Auswanderern wurden befördert über Bremen 13270 (1898: 13560), über Hamburg 10138 (5197) und über Stettin 0 (209) Personen. Die Auswanderung über Bremen ist also etwas zurückgegangen, die über Hamburg erheblich gestiegen. Die über deutsche Häfen beförderte Auswanderung aus fremden Staaten umfasste insgesamt 23408 Personen gegen 18975 im vorigen Jahre.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—31. Mai 1899 und 1898 folgende Seeschäden gemeldet worden: Totalverluste erlitten 14 Dampfer, 44 Segler 1898 und 14 Dampfer, 38 Segler 1899, Beschädigungen: 275 Dampfer, 184 Segler in 1898 und 324 Dampfer und 181 Segler 1899. Nach Flaggen geordnet gingen im Mai 1899 folgende Schiffe verloren: Amerikanische 1 Dampfer, 3 Segler; britische 6 Dampfer, 10 Segler; deutsche 3 Segler; französische 1 Dampfer, 3 Segler; italienische 2 Segler; japanische 1 Dampfer; niederländische 1 Dampfer; norwegische 3 Dampfer, 8 Segler; portugiesische 1 Segler; russische 1 Segler; schwedische 2 Segler; chilenische 1 Dampfer, 1 Segler; dänische 1 Segler und unbekannt 3 Segler.

**Französische Bestrebungen zur Hebung der See- und Binnenschifffahrt.** Ueber die Zunahme der Binnenschifffahrt in Deutschland ist von Baurath Sympher eine Abhandlung erschienen, welche für die Bedeutung des Wasserverkehrs in unseren Tagen beredtes Zeugnis ablegt. Eine Zusammenstellung aller Einzelnachweise ergibt folgende Steigerung des Güterverkehrs auf sämtlichen deutschen Binnenwasserstrassen und zwar in Millionen Güter-Tonnenkilometern: in den Jahren 1875, 1880, 1885, 1890, 1895: 2900, 3600, 4800, 6600, 7500 Millionen. Diese Steigerung des Wasserverkehrs hat stattgefunden trotz des im gleichen Zeitraum um 69 Prozent vergrösserten Eisenbahnnetzes, während die Länge der Wasserstrassen unverändert blieb. Es ergibt sich die überraschende

Thatsache, dass gleichzeitig der Wasserstrassenverkehr, bei all der enormen Entwicklung des Eisenbahnverkehrs, sogar noch im Verhältnis zu derselben gestiegen ist. Während nämlich 1875 die Wasserstrassen 21 Proz. des Gesamtverkehrs bewältigten, bewältigten sie im Jahre 1895 rund 22 Prozent. Es beruht mithin auf einer vollständigen Verkenntung oder Unkenntnis der Verhältnisse, die Wasserstrassen als ein geringwerthiges Mittel der Güterbewegung anzusehen. In den Kreisen der französischen Industriellen regen sich lange Zeit zurückgestellte Wünsche mit verstärktem Nachdruck und werden von den Interessenten zum Zwecke des Ausbaues der französischen Wasserstrassen angelegentlichst empfohlen. Mit der Regulierung der natürlichen soll der Ausbau der künstlichen Wasserwege gleichen Schritt halten, und es sind hierfür die Aussichten besonders günstig. Es gelten diese zunächst bezüglich eines Kanals, welcher die Garonne an das Kanalnetz des übrigen Frankreich anschliessen soll. Ein weiterer Punkt des einschlägigen Programms ist die Verbindung der Binnenschifffahrt mit der Ozeanschifffahrt. Hierzu sind zwei Punkte in den Vordergrund gerückt; Anlegung eines Seehafens bei Paris und der sogenannte Kanal der beiden Meere (Atlantischer Ozean-Mittelmeer). Das erste Projekt ist unschwer auszuführen und eigentlich nur eine Geldfrage; was das zweite angeht, so ist ein neuer Bauplan ausgearbeitet, der aber sehr abweichenden Beurtheilungen begegnet. Das Nächsterforderliche ist die Schaffung genügender Hafen- und Schiffseinrichtungen und die Herstellung derjenigen Wasserverbindungen, welche den Exportindustriellen einen Ausweg nach Havre, St. Nazaire und Marseille sichern. Die nordfranzösischen Handelskammern haben sich zur Prüfung dieser Frage vereinigt, und es steht eine Beschlussfassung in absehbarer Zeit zu erwarten.

**Norwegische Handelsflotte und Schiffbauindustrie.** Laut Veröffentlichung des »Norsk-Veritas« ist die norwegische Handelsflotte im Laufe des letzten Jahres um 128 Schiffe verkleinert, dagegen um 30383 R.-T. vermehrt worden. Insgesamt sind 166 Schiffe zu 184010 R.-T. der Handelsmarine neu einverleibt und 294 Schiffe zu 153627 R.-T. aus dem Register gestrichen. Auf norwegischen Werften sind 38 Schiffe zu 23564 T., darunter 32 zu 20986 T. als Dampfer und 6 zu 2578 T. als Segler, gebaut. Für norwegische Rechnung wurden 12 Dampfer zu 30471 R.-T. gebaut. Das Baumaterial war bei den Seglern und einem Dampfer Holz, bei den übrigen Stahl. Durch Ankauf kamen 116 Schiffe zu 129975 R.-T. unter norwegische Flagge und zwar: 55 Dampfer zu 72068 T. (2 davon aus Holz, 32 zu 32663 T. aus Eisen, der Rest 21 zu 38751 T. aus Stahl) und 61 Segelschiffe zu 57907 T. (21 zu 12916 T. aus Holz, 40 zu 44991 aus Eisen). Im Laufe des Berichtsjahres gingen 177 Segler zu 85994 T. und 18 Dampfer zu 14201 T. verloren. Von den Seglern waren 172 aus Holz, 5 aus Eisen, während von den verlorenen Dampfern 4 aus Holz, 7 aus Eisen und 7 aus Stahl gebaut waren. Verkauft von norwegischen Rhebern an ausländische sind: 52 Segler (17987 T.), davon 51 aus Holz und 1 aus Eisen, ferner 21 Dampfer (25151 T.) 1 aus Holz, 12 aus Eisen, 8 aus Stahl. Condemnirt oder aufgebrochen sind 26 Segler zu 10294 R.-T.; keine Dampfer.

**Der deutsche Handel in der Levante in französischer Beleuchtung.** Die Ansicht der britischen Handelskammer in Konstantinopel resp. ihres Vorsitzenden über den deutschen Handel in der Türkei haben wir schon in Nr. 22 mitgeteilt, jetzt ist auch die Anschauung der französischen Handelskammer veröffentlicht. Das »Konst. Handelsbl.« ist in der Lage, den Abschnitt aus einer im April-Bulletin der Konstantinopeler französischen Handelskammer herausgegebenen Korrespondenz aus Smyrna wiederzugeben. Wir entnehmen dem Schreiben

das einen Herrn Edouard Briata zum Verfasser hat, das Folgende:

«Deutschland, die grosse Landplage des Handels, hat einen erbitterten Kampf eingeleitet gegen alle von anderen Ländern Europas gelieferten Artikel; es hat sich nie entnuthigen lassen, seine Hartnäckigkeit hat es unbedingt zum Erfolge führen müssen; Deutschland hat viel gewonnen an Popularität, aber es hat den Grosshandel in der Levante ruinirt. Wenn Deutschland nicht schon in nächster Zukunft den Rückschlag dieses vorübergehenden Ruhmes erleiden wird, wenn es ihm glückt, in Besitz der fabelhaften Summen zu gelangen, die ihm zur Zeit geschuldet werden, wird es sich glücklich schätzen können, denn von dem Tage an, an welchem irgend eine andere Nation sich in den Kopf setzt, die Bewegung des deutschen Handels einzudämmen, seine Entwicklung aufzuhalten und die Möglichkeit seiner Wiederbelebung zu vernichten, wird Deutschland enorme Verluste zu erleiden haben und zwar durch seine eigene Schuld, durch seinen Eroberungsgeist, der sich überallhin ausgedehnt hat und überall tiefe Abgründe gegraben hat; der Sturz wird schrecklich sein und dieser Sturz ist bevorstehend. »Wer zuviel unternimmt, führt nichts ordentlich aus« sagt das Sprichwort und dies Sprichwort sagt die Wahrheit. Seit einem Vierteljahrhundert hat die deutsche Industrie sich zu dem höchstem Grade, den sie je gesehen hat, entwickelt, sie hat kolossale Fortschritte gemacht; aber sie war vielleicht zu produktiv. Um ihre Waaren abzusetzen, hat sie dieselben überall hingeschickt. Die Deutschen haben sich nicht begnügt, ihre Artikel den Grossisten auf den Hauptlevanteplätzen anzubieten, sie haben auch begonnen, allen kleinen Läden der grossen Handelszentren direkt zu liefern. Nicht zufrieden damit, sich dieser Kundschaft versichert zu haben, die natürlich für die Grossisten verloren ging, sind die Deutschen weitergegangen und haben ihre Industrieerzeugnisse auf allen Plätzen im Innern angeboten, auf allen Inseln, in allen Dörfern, die bisher ihre Bedürfnisse in den grossen Städten deckten; sie haben wahnsinnige Kredite gewährt mit verführerisch langen Zielen und sitzen bis an den Hals in phänomenalen Geschäften ohne Deckung. Möchten doch die französischen Industriellen sich aufrufen aus der Art Erstarrung in der sie sich seit langer Zeit zu gefallen scheinen, möchten sie durch einen energischen Entschluss die verlorene Zeit wiedergewinnen und das Terrain zurückerobern, das ihnen nicht mehr gehört; sie müssen die zu jedem Wiederanfang notwendigen Opfer bringen, klar und zielbewusst handeln und für den Orient das produzieren, was für den Orient passt; sie müssen sich die Mühe geben, die türkischen Märkte gründlich zu studieren und müssen sich dazu entschliessen, billig und äusserlich schön zu fabrizieren, dann wird der deutsche Handel mit einem Schlage zusammenbrechen. Von dem Augenblick an, wo Frankreich so billig produzieren wird, wie Deutschland, — und zwar besser, denn die Deutschen haben nie etwas anderes als mehr oder weniger gelungene Nachahmungen fabrizirt — wird Niemand mehr deutsche Waaren haben wollen, deren Ruf überhaupt nicht brillant ist. Alsdann werden die Umgehenden der Handelszentren, das ganze Hinterland, die Inseln und die Häfen, in Anerkennung der Ueberlegenheit der französischen Fabrikate, gezwungen sein, an den Plätzen einzukaufen, wo wir (die Franzosen) verkaufen; diese Plätze würden dabei gewinnen und das Geschäft, das dann leichter geworden wäre, würde nicht mehr mit dem Risiko verbunden sein, welches man heutzutage zu fürchten hat.»

### Kleine Mittheilungen.

Herr Dr. Wiegand, Direktor des Norddeutschen Lloyd, ist zum Generaldirektor, Herr Prokurant Leist zum Direktor ernannt worden.

Eine für alle deutschen Rheder und Schiffsführer höchst beachtenswerthe Mittheilung hat Herr Kapl. Thiessen, Führer der Hamburger Bark »Steinbeck«, seiner Rhederei, den Herren Knöhr & Burchard Nachf. übermittelt. Alle in australischen Häfen befindlichen Schiffe sind, wenn sie Farbige, Mischlinge, Chinesen oder Japaner als Mannschaft an Bord haben, für deren Verbleib verantwortlich. Gelingt es einem der Genaanten zu desertiren ohne seiner wieder habhaft zu werden, so verfällt das Schiff in eine Geldstrafe von £ 100, die bei jeder weiteren Desertion abermals zur Anwendung kommt.

### Vereinsnachrichten.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Die am 14. d. Mts. abgehaltene sehr gut besuchte Versammlung fand unter Leitung des stellvertretenden Vorsitzenden Herrn H. Pohlitz statt. Als Mitglieder in den Verein aufgenommen wurden drei Herren. An Eingängen waren zu verzeichnen: Schreiben vom Vereine Pommerscher Seesteuerleute Stettin. Zuschriften von Mitgliedern von Para, Altona und hier. Ferner lag eine Sendung vom Reichsversicherungsamte vor, betr. Wahl eines Stellvertreters zum Schiedsgerichte der Seeverbündgenossenschaft. Es wurden hierauf noch einige interne Angelegenheiten verhandelt und sodann Ersatzwahlen für 4 Herren zum Verwaltungsrathe vorgenommen, worauf die Versammlung geschlossen wurde.

### Frachtenberichte.

#### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 2. Juni 1890.

Wenn auch im Laufe der letzten Woche nur wenige Charter in Dampferäume abgeschlossen wurden, sind wir in der angenehmen Lage höhere Raten und im Allgemeinen eine grössere Lebhaftigkeit im Räumtebedarf berichten zu können. Für verschiedene Boote handiger Grösse sind 3 s 3 d nach Cook f. O. bezahlt, um im Juni oder Anfang Juli zu laden. »Deal«- und »Timber«-Frachten sind verhältnissmässig lebhafter, trotzdem die Rheder nur sehr spärlich ihre Schiffe für das Geschäft anbieten. Zeitcharter waren nicht dringend, weil die Charterer gegenwärtig zu zahlen gewillt scheinen. — Zu unseren vorwöchentlichen Bemerkungen hinsichtlich des Segelschiff-Frachtmarktes, ist nichts hinzuzufügen. Der Markt bleibt fest unter fortgesetztem Räumtemangel; die Raten zeigen keine nennenswerthe Aenderung.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	2d	10/	7/6	10/
London,	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	12/6	10/	12/6
Glasgow,	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	15/	8/	15/
Bristol	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — 3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> d	17/6	11/3	15/
Hull	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> d	15/	12/6	15/
Leith	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> d	15/	12/6	17/6
Newcastle	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> d	15/	12/6	15/
Hamburg	40 s	15c.	12cents.	50 mk.
Rotterdam	7c.	16 cts.	13a14 cts.	12a14c.
Amsterdam	7c.	16 cts.	13a14 cts.	12a14c.
Kopenhagen	2/9	17/6	15/	25/
Bordeaux	3/	25 cts.	20c.	5 5
Antwerpen	3d	13/9	10/	17/6
Bremen	42 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> s	18c.	15c.	12c.
Marseille	1/9	17/6	12/6d	20a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> c. — Hamburg 20 c. — Rotterdam 25 c. — Amsterdam 25c. — Kopenhagen 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. — Antwerpen 20 c. — Bremen 19 c. —

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork I. O.		Direct. Continent. Shanghai.		
	N. Y.	Balt.	U. K.		
Getreide p. Dpfr.	3/3	3/3	2/7 1/2	2/9	.....
Raff. Petrol. p. Segel ....	.....	.....	2/a3/1 1/4	.....	24c.
	Hongkong.		Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer .....	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	21 1/2 c.	20c.	16c.	20 1/2 c.	

### Briefkasten.

**J. P. in Hamburg.** Fängt das neue Jahrhundert am 1. Januar 1900 oder 1901 an?

Trotz oder weil in der Öffentlichkeit stehende Personen schon zu wiederholten Malen ihren von einander abweichenden Standpunkt bezüglich der in Rede stehenden Frage in der Presse, in Büchern oder gesprächsweise klargestellt und auch begründet haben, dürfen die Vertreter der einen Anschauung auf ebenso viel Anhänger, wie die der anderen, weisen. Bekannt ist, dass Ende des siebzehnten sowie Ende des achtzehnten Jahrhunderts grade wie gegenwärtig die Frage Gegenstand lebhafter Erörterungen war. Im Jahre 1700 sind Medaillen auf den Streit mit verschiedenen Inschriften geprägt, wie z. B. »Hört doch Wunder im Jahre 1700 wussten die Lenthe nicht, wie alt sie waren« etc. In der Sylvesternacht auf den ersten Januar 1800, als in einem Restaurant sich verschiedene Gäste zum neuen Jahrhundert gratulierten, waren es keine Geringeren, als Goethe und Schiller, die lächelnd bedeuteten, dass die Zählung jedes neuen Cyclus mit 1 und nicht mit 0 beginne. Gegenwärtig können sich die Jahrhundertsbekennen zum 1. 1. 1900, ausser auf die franz. Regierung (Ausstellung) auch auf den Vatikan berufen, der das Jahr 99 das letzte des vorigen Jahrhunderts nennt. Anderer Anschauung sind unsere Astronomen, an ihrer Spitze der Direktor der Königl. Sternwarte zu Berlin, Herr Prof. Dr. Wilhelm Foerster. Der bekannte Gelehrte hat in einem jüngst veröffentlichten Buche »Kalender und Uhren am Ende des Jahrhunderts« seinen Standpunkt klargestellt. Wir möchten uns, obgleich in No. 1 dieses Jahrgangs von einem unserer geschätzten Mitarbeiter, ohne redaktionellen Kommentar, dieses Jahr als das letzte im Jahrhundert angesehen ist, zu den Ausführungen Herrn Prof. Dr. Foerster's bekennen. In dem bereits erwähnten Buche heisst es auf Seite 11:

»Beginnt nun das neue Jahrhundert mit dem 1. Januar des Jahres 1900 oder des Jahres 1901? Das ist die Frage, die jetzt immer häufiger und allgemeiner gestellt wird, und die auch vor der letzten Jahrhundertepoche am Ende des achtzehnten Jahrhunderts analog besprochen worden ist.

Die Antwort kann nur lauten: Das zwanzigste Jahrhundert beginnt mit dem 1. Januar 1901.

Es hat bei der Einführung der christlichen Zeitrechnung gar keine Unsicherheit darüber obgewaltet, dass dasjenige julianische Jahr, welches man als das erste der neuen Zeitrechnung festsetzte, von seinem Anfang bis zu seinem Ende als das »Jahr 1 des Herrn« bezeichnet wurde, und dass demgemäss auch erst mit dem Ende des als das Jahr 100 »des Herrn« bezeichneten Jahres das erste Jahrhundert nach Christo zu Ende ging und mit dem Anfang des Jahres 101 das zweite Jahrhundert nach Christo begann. Hieraus ergibt sich die obige Antwort mit einfacher Nothwendigkeit.

Zur Erläuterung der Besonderheit dieser Zahlungsweise bemerke ich noch Folgendes: Dasjenige Jahr, welches dem Jahre 1 »des Herrn« unmittelbar vorangeht, heisst entsprechend das Jahr 1 vor Christo. Eine Bezeichnung desselben als »das Jahr Null« wäre für die gewöhnliche geschichtliche Datirung unnöthig und für das Volk verwirrend. Nur bei chronologischen und astronomischen Berechnungen von Zeiträumen zwischen Jahreszahlen vor Chr. und solchen nach Chr. wird ein Nulljahr gewissermassen angenommen, indem man bei solchen Berechnungen alle Jahreszahlen vor Chr. um eine Einheit vermindert. Dies ist aber mit unveränderter Festhaltung der obigen Datirung der Jahreszahlen nach Christo verbunden, so dass dieses rechnungsmässige Zugeständniss für die Zeit vor Chr. den Sachverhalt erst recht ins Licht setzt, dass nach Chr. unbedingt die Jahre 1, 101 u. s. w., also auch 1901 die ersten Jahre der bezüglichen Zeitstufen sind, und dass also ihr Anfang jedesmal den Anfang eines Jahrhunderts bildet.

Dennoch hat die obige, zweifellos richtige Entscheidung etwas Unbefriedigendes. Ueberall da, wo man wirklich den Anfang des neuen Jahrhunderts bei irgend einer Feier, irgend einer Begründung, irgend einer Festsetzung genau einhalten will oder soll, muss und wird der 1. Januar 1901 massgebend sein. Es giebt aber zahllose Wendungen des Gedankens an den Eintritt des neuen Jahrhunderts, bei denen man es als eine Pedanterie, ja sogar als unrichtig empfindet, wenn man sich dabei an den Anfang des Jahres 1901 binden und das Jahr 1900 so zu sagen ignoriren soll. Unter anderem könnte man es niemand verargen, wenn er sagt: Für meine Auffassung beginnt das neue Jahrhundert in dem Zeitpunkte, wo ich anfangs, beim Datum 19 statt 18 zu schreiben. Das ist für mich das Merkzeichen des Eintritts in einen neuen säkularen Zeitabschnitt, und von dem Augenblick an ist fin de siècle für mich überwunden. Nach solchen und ähnlichen Gesichtspunkten wird man dem Jahre 1900 und seinem Anfang jedenfalls eine Art von Janusgesicht geben dürfen, das zurückschaut als letztes Jahr des vorangehenden Jahrhunderts und zugleich vorwärts blickt als der Herold des neuen Jahrhunderts, dessen Namen es bereits trägt.

## Willbrandt & Co.

Hamburg, Kajen 24.  
Technische Artikel für Maschinen- und Kesselbetrieb.  
Reisert's consist. Maschinenfette, Armaturen, Injectoren, Ejectoren, Wasserreiniger etc. Propellerwellenbekleidungen Patent „Willenius“. Isolirungen von Dampfkesseln und Dampfröhren. Sohrmann's Patent-Blei-Dichtungsringe. Manganesit-Kitt, Universal-Packg., „Penetratum“ Härtepulver für Stahl und Eisen. „Carbozink“, Kesselschutzmittel. „Glyco“, Lagermetall.

**F. J. C. Gätje,**  
Ship-Chandler.  
Lager von  
**Schiffsproviand und Materialien.**  
HAMBURG, 1. Vorsetzen 21.  
Mikrophon Amt I. 4503.

Pa. Qualität  
**Bunkerkohlen**  
liefert zu billigsten Preisen  
**Bd. Blumenfeld,**  
Hamburg, Dovenhof 77.

**Aug. Brinkama**  
**Ö L E.**  
SPECIALITÄT:  
**Hansa-Cylinderöl**  
und  
**Maschinenöl.**  
HAMBURG.  
Contor: Stubbenhuk 11.



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sillomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinböf 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sillomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Bellagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 25.

Hamburg, den 24. Juni.

XXXVI. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Versuche zur Erklärung deutscher Seemannswörter. (Schluss). — Die Verwandlung der Abweichung in Längendifferenz. — Neue Standlinien. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal. — Frachtenberichte.

### Auf dem Ausguck.

Der schnellste Dampfer und das schnellste Segelschiff Hamburgs, Kunstprodukte deutscher Schiffsbauindustrie, durften am 17. bezw. 18. Juni im Grossmast die **Kaiserstandarte** führen, welche seltene Auszeichnung bekanntlich bedeutet, dass sich der Kaiser zeitweilig an Bord des einen oder anderen Schiffes aufgehalten hat. Wissen die Besatzungen beider Schiffe auch die ihnen durch den hohen Besuch gewordene Auszeichnung zu schätzen, so überfliegen viele andere Seelente die dahinlautende Zeitungsnachricht, ohne daran zu denken, dass durch den Kaiserbesuch gewissermaassen der ganze deutsche Seemannsstand geehrt ist. Wie hat sich doch im Laufe eines einzigen Jahrzehntes die Haltung geändert, welche manche nichtseemannischen Kreise dem Seemann entgegenzubringen früher für passend hielten und die sie heute zur Schau tragen. Das alle Zeit bekundete Interesse Wilhelms II. für den deutschen Seemannsstand und nicht minder das wiederholt bewiesene Wohlwollen gegen einzelne Vertreter desselben, haben zum Theil bewirkt, dass auch Angehörige solcher Gesellschaftsklassen ihr Vorurtheil gegen den irrthümlicherweise als ungehobelt verschrieenen Seemann fallen liessen, die früher gewohnt waren, ihm über die Achsel zu sehen. Verschiedene deutsche Schiffsführer sind von unserem Kaiser in einer Weise ausgezeichnet worden, wie sie sonst nur bei gesellschaftlich sehr bevorzugten Personen üblich ist. Durch die nach

dieser Richtung vielleicht nicht unabsichtlich gewollte Initiative des Monarchen ist die sociale Stellung des Schiffers und in weiterer Folge auch die des Steuermanns ganz wesentlich gehoben. Sobald für diese Erscheinung erst in allen betheiligten deutschen Seemannskreisen die nöthige Erkenntniss Platz greift, wird das zum Theil noch ungenügend ausgebildete Standesbewusstsein wachsen und der vornehmste Zweck aller Schiffer- und Steuermannsvereine langsam aber gewiss seiner Erfüllung entgegengehen. — Dass in dieser Bedeutung Standesbewusstsein nicht etwa mit Protzenthum zu verwechseln ist, mag für Diejenigen erwähnt sein, die gewohnt sind allen Auslassungen der »Hansa« eine andere als die gemeinte Bedeutung unterzuschieben.

Die Kunde von dem **Zusammenstoss zweier Passagier-Flussdampfer** im Stettiner Revier hat überall in aufrichtiger Trauer die Gemüther bewegt, sind doch in Folge der Katastrophe viele hoffnungsvolle junge Menschenkinder in schrecklicher Weise ums Leben gekommen. Neben dem Gefühl der Theilnahme für die Angehörigen der Ertrunkenen, greift, da nach Zeitungsberichten der schreckliche Unfall eine Folge grober Fahrlässigkeit sein soll, Entrüstung Platz und es entsteht der berechtigte Wunsch nach Aufklärung der näheren Umstände. Da Kapitän Ehrke, der Führer des schuldigen Dampfers »Pölitz«, auf Veranlassung des Staatsanwaltes bereits eingehend verhört ist, dürfte

die Frage bald gelöst sein. — Soweit uns bekannt, — wenigstens war es vor Jahren so — dürfen das Eigenthumsrecht an den kleinen Dampfer »Pölitz« eine recht grosse Anzahl Personen verschiedener Stände, unter denen Vertreter des Schneider- und Schustergewerbes nicht fehlen, geltend machen. Man sagte früher »Pölitz« habe nicht weniger Rheder als Nieten im Schiff. Alle Eigenthümer, so verschieden auch sonst ihre Anschauung über die Art und Weise war, wie ein moderner Rhedereibetrieb zu leiten sei, stimmten überein, dass ihre Interessen allseitig gewahrt seien, wenn die Einnahmen des Schiffes weit von den Ausgaben überschritten würden. Auf Grund dieser fraglos richtigen Auffassung, die zu bekunden keine Mühe gescheut wurde, genossen die Herren früher den Ruf, den »billigsten« Kapitän in Stettin und in möglichst weiter Umgegend angestellt zu haben. Ohne die seemännische Fähigkeit Kapitän Ehrke's bezweifeln zu wollen und ohne Vertreter der Ansicht zu sein, dass sich in allen Fällen der Lohn nach Maassgabe der geleisteten Dienste richtet, glauben wir doch, dass ein gut honorirter Schiffsführer freudiger und deshalb auch gewissenhafter seinen Dienst versieht, als Jemand, dessen Gedanken sich unausgesetzt mit Nahrungssorgen beschäftigen.

Bekanntlich brachte die Reichsregierung (wahrscheinlich beeinflusst durch die s. Z. auch hier erwähnte Eingabe der Seeberufsgenossenschaft an den Staatssekretär des Innern) Mitte Mai beim Reichstage den Antrag ein, der Seeberufsgenossenschaft zu gestatten, die Invalidenversicherung nach Maassgabe des Invalidenversicherungsgesetzes für ihre Mitglieder zu übernehmen, vorausgesetzt dass für die Hinterbliebenen der **Genossenschaftsangehörigen** zugleich eine **Wittwen- und Waisenversorgung** eingerichtet werde. Diesem Wunsche ist der Reichstag jüngst nachgekommen, nachdem ein von sozialdemokratischer Seite eingebrachter Antrag auf einmüthigen Widerstand stiess. Derselbe bezweckte einmal, die Wittwen- und Waisenversorgung durch Gesetz festzulegen, andererseits folgendes Amendement:

»durch welche der Wittwe mindestens 25 Proz., jedem Kinde mindestens 20 Proz., insgesamt höchstens 75 Proz. des ortsüblichen Tagelohnes gewährt wird, der für den Heimathsort des letzten Schiffes festgestellt ist, für dessen Eigenthümer der Verstorbene arbeitete.

zum in Rede stehenden § 7a hinzuzufügen. Der Antrag, sowohl im ersten als zweiten Theile ist ein Misstrauensvotum gegen die Seeberufsgenossenschaft. Die Antragsteller glaubten ihren Standpunkt durch eine Mittheilung rechtfertigen zu können, deren Grundlosigkeit schon anlässlich der letzten Jahresversammlung der Seeberufsgenossenschaft von dem Vorsitzenden durch die Verlesung eines vom Reichsversicherungsamte der Revision

beigefügten Begleitschreibens dargethan und hier auch erwähnt ist. Wir beabsichtigen nicht, hier noch einmal auf den in Hamburg passirten Fall, in dem sich die Seeberufsgenossenschaft in den Grenzen ihrer Zuständigkeit bewegte, zurückzukommen. Zweck vorstehender Erwähnung ist, neben Registrirung der Annahme des Regierungsantrages, die Aeusserung der Reichsregierung über die bisherige Thätigkeit der Seeberufsgenossenschaft zu kennzeichnen. Wir glauben den Standpunkt nicht besser schildern zu können, als es die Wiedergabe der Rede eines Regierungsvertreters im Reichstage vermag. Der Direktor im Reichsversicherungsamt Herr Geh. Reg.-Rath Woedtke, führte, nachdem er bat, den Anträgen der socialdemokratischen Partei die Zustimmung zu versagen, etwa Folgendes aus:

»Die Seeberufsgenossenschaft ist nicht die letzte in der Zahl der Genossenschaften, die Alles thut, was in ihren Kräften steht, um das Loos der in ihren Betrieben beschäftigten Personen zu verbessern (Lachen bei den Soc.) und ihr Gelächter ändert an dieser Thatsache nicht das Mindeste. Der vom Abg. Molkenbuhr herangezogene Fall ist nicht geeignet, das Vertrauen zu der Seeberufsgenossenschaft zu erschüttern. Jede Berufsgenossenschaft würde in gleicher Lage ihr Recht verfechten; sie ist dazu sogar verpflichtet. Die Seeberufsgenossenschaft ist die einzige Genossenschaft, die sich bereit erklärt hat, eine Wittwen- und Waisenversorgung einzuführen. Das ist doch ein beredtes Zeugniß dafür, wie sehr sie bemüht ist, das Beste der Seelente zu fördern. In der Nothwendigkeit der bundesrätlichen Genehmigung zu der Uebernahme der Invalidenversicherung für die Seelente durch die Seeberufsgenossenschaft liegen völlig ausreichende Garantien dafür, dass die Beiträge und Renten im richtigen Verhältniss zu einander stehen werden; diese Renten jetzt schon dauernd bestimmt festzusetzen ist gar nicht möglich, weil noch die nothwendigen Grundlagen fehlen usw.«

Wie seiner Zeit die von Plimsoll angerogte, später auf englische Schiffe angewandte **Tiefladelinie** Widerspruch und Zustimmung erzeugte, so gegenwärtig die befürwortete **Mindestladelinie**. Der Gedanke die letztere einzuführen, geht von Interessentkreisen aus, die es zu ihrem Lebensprinzip gemacht haben, für die thunlichste Sicherheit von Schiff und Besatzung einzutreten. Verschiedene einflussreiche Organe haben sich in den Dienst dieser »Humanisten« gestellt und lassen keine Gelegenheit unbenutzt, die englischen Rheder, der Gewinnsucht und Aussaugung zu zeihen, auf Kosten mangelhafter Fürsorge ihrem Schiffspersonal gegenüber. Blätter wie die »Ship. Gaz.«, »Fairplay«, »Engineering« etc. sind nach Kräften bemüht, den vorher erwähnten Organen Urtheilsfähigkeit abzusprechen; meistens mit Erfolg. Diese neueste oben erwähnte Reformbestrebung findet jedoch auch zum Theil in der Fachpresse Anklang. Man geht davon aus, dass ungenügend beladene Schiffe nicht minder Gefahren in sich schliessen, als überladene. Ganz besonders scheint die Anschauung zuzutreffen, wenn die im Laufe des letzten Jahres geschehenen Wollen- bzw. Schraubenbrüche der Betrachtung unterstehen. Von

175 mit solchen Unglücksfällen behafteten englischen Dampfern waren 34 Ballaster und 37 ungenügend beladen, über den Rest liegen bezüglich ihrer Ladungsverhältnisse Angaben nicht vor. — Niemand wird — und wenn er es wollte, wäre es fruchtlos — den Dampferhødern zumuthen, ihre Schiffe, wenn sie mit Ballast zu gehen gezwungen sind, ausser mit der Wasserlast noch mit Sand oder Stein zu beschweren, damit die Gefahr des Wellenbruchs vermindert werde. Die Frachten sind gegenwärtig doch wahrlich nicht derart, dass, um für den Rheder rentabel zu bleiben, noch die Ausgaben für Laden und Löschen von Sand- oder Steinballast bestritten werden können. Eine allseitig befriedigende Lösung dieser Frage ist nur denkbar, wenn sich die Schiffbauer entschliessen die Ballasträumlichkeiten zu vergrössern. Wir weisen hierbei auf den in No. 23 S. 274 abgedruckten Vortrag Mr. Wortley's hin. Der Redner wies bekanntlich an drei Dampfern, von denen der Erste 1870, der Letzte in diesem Jahre gebaut war, nach, dass die Ballasträume des ersten mehr als 140 % grösser, als die des modernen Dampfers bei gleicher Schiffsgrösse waren. Nun ist es einleuchtend, dass Schiffbauer nicht willkürlich bei Neubauten die Ballasträumlichkeiten vergrössern werden, ebenso wie sich kaum Rheder finden dürften, die, ohne gezwungen zu sein, grössere als allgemein übliche Ballaststanks in ihre Schiffe bauen lassen, weil dann die Ladefähigkeit Einbusse erleidet. Sollte es in Interesse der Sicherheit von Schiff und Menschenleben wirklich wünschenswerth sein — wir bezweifeln es — die Ballasträumlichkeiten zu vermehren resp. zu vergrössern, also gewissermassen eine Mindestladelinie zu schaffen, so können entsprechende Maassnahmen wenn sie Erfolg haben sollen, nur von den Schiffs-Classifikationsgesellschaften ausgehen.

Die P. & O. Comp. hat kürzlich ihre halbjährliche Zusammenkunft abgehalten. Sir Thomas Sutherland, der Präsident der Gesellschaft, benutzte diesen Anlass zu einer höchst bemerkenswerthen Rede, in der neben verschiedenen internen Angelegenheiten die **mutmasslichen Frachtaussichten nach dem Osten** gestreift wurden. Der schlaue Geschäftsmann meinte: »Nach meiner Ueberzeugung ist die Fahrt nach dem Osten (China, Japan) vollständig mit Schiffen versehen. Sollte aber im Laufe des Jahres unglücklicherweise neue Räume eingestellt werden, so wird die naturgemässe Folge ein allgemeiner Frachtenniedergang sein.« Die neue Räume, welche im nächsten Jahre in der Fahrt nach dem Osten zweifellos eingestellt werden wird, ist Eigenthum deutscher Rheder. Das weiss der Redner. Er hat es absichtlich erwähnt, um sich später, wenn einmal die Frachten fallen, auf seine Prophezeiung berufen und den Deutschen Vorwürfe

machen zu können und last not least bei seinen Aktionären das Prestige eines weitblickenden Geschäftsmannes zu erhalten. — Der kleine Erfolg ist ihm zu gönnen. — Eine weitere beachtenswerthe Stelle im Bericht ist die Klage über den erhöhten Kohlenpreis. Nicht weniger als 100 000 £ mehr als im Vorjahre und 150 000 £ als im Jahre vorher hat die grösste britische Rhederei für Kohlen verausgabt. Dann beschäftigte sich der Redner mit dem gesunkenen, später durch deutsche und schwedische Bergungsschiffe gehobenen Dampfer »China« und zollte den Bergern uneingeschränktes Lob, indem er die Bergung »one of the most wonderful examples of salvage, that has ever been effected« nennt. (Hieran knüpfend mag bemerkt werden, dass den Bergern, ohne sie zum processiren zu zwingen, die ungeheure Summe von 57 000 £ [für das Flottmachen und Schleppen des Schiffes nach England] anstandslos ausbezahlt ist.) Zum Schluss richtet Sir Sutherland verbunden mit einer Charakteristik der englischen Werftarbeiter folgende, auch für unsere Leser, bedeutungsvolle Worte an sein Auditorium:

»Es ist für Sie nichts Neues, wenn ich sage, dass wir besonders im letzten Jahre gezwungen waren, recht oft und lange auf die Ablieferung aufgegebenen Schiffbauaufträge zu warten. Dieser Umstand ist einzig und allein darauf zurückzuführen, dass der englische Arbeiter es für falsch hält, sich in guten Zeiten, d. h. bei guten Löhnen anzustrengen. Als ich aus Anlass einer Ablieferungs-Verzögerung mich an den Direktor der betreffenden Werft beschwerdeführend wandte, liess er mich in die Geschäftsbücher blicken, um seine Entschuldigung, an der Verzögerung trügen allein die Arbeiter Schuld, rechtfertigen zu können. Ich ermah, dass ein Gang, bestehend aus drei Eisenarbeitern, Vernietern, leicht wöchentlich 15 bis 20 £ verdienen konnte, wenn die Leute sich unserer Zeitrechnung anpassen und die Woche zu sechs Arbeitstagen rechneten. Das thun sie nicht, sondern betrachten drei Tage der Woche als Erholungspause, die sie dazu benutzen, das sauer erworbene Geld leichtfertig auszugeben. Gegenwärtig ist der Arbeiter unser Herr und wir sind seine gehorsamen Diener. In seinem und unserem Interesse wünsche ich, dass der Tag des Erwachens und der Ernüchterung nicht mehr fern liege. Wir Alle wissen, welche grossen Anstrengungen die Deutschen und Amerikaner in Schiffahrtsgeschäften machen, welche Erfolge sie schon errungen haben, und da Keiner von uns, weder nach Deutschland oder Amerika auszuwandern noch dort Schiffbauaufträge zu bestellen wünscht, spreche ich die Hoffnung aus, dass der englische Arbeiter seinen Sinn ändern möge und anhaltender als bisher seinen Geschäften obliegen.«

Diese von so weitvernehmbarer Stelle gesprochenen Worte, sind nicht nur an die Aktionäre der P. & O. Comp. gerichtet, sondern an alle Beschäftigten in der englischen Schiffbauindustrie. Möglich, dass die erhoffte Wirkung eintritt, aber unwahrscheinlich für den, der den englischen Arbeiter kennt.

Das Bestreben der russischen Regierung, der einheimischen Bevölkerung die Bedeutung eines regen nationalen Seeverkehrs und in Zusammenhang damit den Werth einer blühenden Handelsflotte vor Augen zu führen, hat, so augenscheinlich



dasselbe dokumentirt wird, bisher eigentlich nicht den gewünschten Erfolg gehabt. Ganz besonders darf man das von der südrussischen Schifffahrt behaupten. Denn trotz oder wahrscheinlicher wegen der hohen staatlichen Unterstützung, die nicht selten den Stempel bevormundender Fürsorge trägt, haben in der ganzen Schwarzen Meer-Handelsflotte, unberücksichtigt die Fahrzeuge kleinster Dimensionen, nur solche Dampfer die russische Flagge am Heck, die im Grosstopp die Hausflagge der Volontair- oder der Russischen Dampfer- und Nav.-Ges. führen. Die beiden genannten Rhedereien sind aber derart mit Prämien und Bevorzugungen ausgestattet, dass bei ihnen von einer natürlichen Entwicklung nicht die Rede sein kann. Möglich, dass nach dem Inkrafttreten des russischen Küstenschifffahrtsgesetzes eine Aenderung eintritt, weil bekanntlich, nach dem 1. Januar 1900 der über Seevermittelte Waarenaustausch von einem russischen Hafen zum anderen, der weiss-blau-rothen Flagge reservirt ist. Einen weiteren Schritt die russische Schifffahrt zu beleben, hat ein jüngst unter gouvernementaler Aegide thätiges Comité in Petersburg gemacht. Es war die Frage zu beantworten, ob der Eigenthümer eines russischen Schiffes ein Unterthan des Zaren sein müsse, oder ob auch Ausländern das Privilegium zuzuerkennen sei. Das Resultat, demnächst Gesetz, lautet, der Eigenthümer, sofern es eine einzelne Person ist, muss russischer Unterthan sein, ebenso die Personen des Direktoriums einer Rhederei-Aktiengesellschaft; die übrigen Theilhaber, also die Aktionäre und ferner auch die nicht in leitender Stellung befindlichen Angestellten können Angehörige fremder Nationen sein. Diese recht diplomatische Entscheidung dürfte wahrscheinlich dazu führen, ausländisches Kapital in russischen Rhederei-Aktiengesellschaften stark zu engagiren und — da Gesetze, damit sie umgangen werden, gemacht sind — talentirten Ausländern bald Gelegenheit bieten, ihre im Rhedereigeschäft in der Heimath erworbenen Kenntnisse in Russland »kostbar« zu verwerthen. Da bezüglich der Nationalität des Schiffsführers nichts Besonderes erwähnt ist, darf man annehmen, dass Schiffsführer unter die Kategorie der Rhederei-Angestellten zu rechnen sind, deren Geburtsort nicht russisch zu sein braucht.

### Versuche zur Erklärung deutscher Seemannswörter.

Von Fritz Schemel in Cronthal bei Crone a. d. Br.

(Schluss.)

Bak bedeutet, wo immer uns auch das Wort an Bord begegnet, und das thut es sehr häufig, theils allein, theils in Verbindung mit andern, Rücken oder rückwärts. Ueber Bakbord habe ich mich schon früher ausgelassen, es ist die Rückenseite, die Seite, der der Mann am Ruder oder was

in damaliger Zeit wohl gleichbedeutend war, der Steuermann den Rücken zukehrte, denn die Alten steuerten nicht am Achterstegen, sondern an der rechten Seite die hiervon den Namen hat. Wir müssen unsere Betrachtung mit der Bak beginnen, aus der man isst, dem hochdeutschen Becken, denn die kommt ihrem Vorbilde am nächsten. Selbstverständlich müssen wir dabei von unsern modernen Blechbecken ganz absehen und nur die hölzernen ins Auge fassen, wie sie an Bord geführt werden. Diese sind aus einem Blocke heraus auf der Drehbank rund godrechselt. Das wird aber nicht immer so gewesen sein, wir können wohl richtig annehmen, dass sich die Alten ihre Baken aus einem länglichen Blocke mit dem Beile herausgehauen haben, dann wäre der Unterschied zwischen einer Bak und einer Molle nur der, dass die Namengeber bei letzterer das Ding von innen angesehen haben, denn Molle ist hochd. Mulde und bei Bak von aussen, wegen der Rückenform. Nun kommen wir zu der Bak, an der geschafft wird, dem Tische der Mannschaft, an dem gegessen wird. Die Namenübertragung auf diesen wird uns sehr bald klar, wenn wir uns die Herkunft von Tisch vergegenwärtigen. Tisch kommt von lat. discus Schüssel, hat also denselben Ursprung, wie unsere Bak. Wir haben sie uns wieder als eine grosse Schüssel vorzustellen, aus der gemeinsam geschafft wurde, d. h. wo jeder mit seinem Schaff hineinlangte. Heute sitzt Jan Maat ganz vornehm auf seiner Kiste und löffelt aus seiner Blechbak auf dem Schoosse; wir sehen Das war nicht immer so, nur die Sprache erinnert noch an vergangene Zeiten. Weiter bedeutet Bak ein kurzes Deck, in Höhe der Reeling, im Bug mancher Schiffe, bei grösserer Ausdehnung zumal auf Orlogschiffen auch Campagne genannt. Die Einführung dieser Bak und dementsprechend auch deren Benamung fällt in eine Zeit, wo der Seemann diese nur noch als glatten Tisch kannte, denn etwas anderes kann der Name doch nicht besagen wollen. — Auch Bake gehört hierher. Eine Bake ist ein pyramidenförmiges Holzgerüst im oder am Wasser, als Seezeichen, auf dessen Spitze unter Umständen und anfangs wahrscheinlich allgemein, des Nachts in einer eisernen Bak ein offenes Feuer unterhalten wurde. Das Seebuch nennt an zwei Stellen solche Feuerbaken, vurbaken. Diese Feuerbaken waren die Vorläufer unserer Leuchthürme, darum nennt der Seemann in seiner Beharrlichkeit deren Leuchte heute noch Feuer und diese selbst Feuerthürme. Ueber die Verbindungen von Bak mit anderen Namen kann ich wohl hinweggehen, weil sie sich aus Vorstehendem von selbst erklären. Dagegen möchte ich über backen noch einige Worte sagen. Ein weit verbreiteter Irrthum, selbst bei Gelehrten, ist die Annahme, der Schwerpunkt bei backen läge in dem Garmachen im Back.

ofen, das ist nicht wahr, in der Backstube, im Backtroge, in der Back wird gebacken, der Begriff hat sich nur allmählig auch auf das Garmachen des Gebäcks übertragen. Wie sollten die alten Deutschen es wohl angefangen haben, bei ihrer unstäten Lebensweise, auf ihren grossen Wanderungen Backöfen mitzuschleppen oder zu errichten, sie haben sicherlich ihren in der Back angemengten Mehlbrei gekocht und mit einem Aufguss von Milch grade so genossen wie es heute noch unser Bauer thut, wie heute noch der Seemann seinen Pudding, nur muss dieser sich die Milch dabei denken. — Das der Mannschaft zweimal wöchentlich zu Mittag verabfolgte Mehl, wird in der Back mit Wasser dünn angerührt, in einen spitzen Beutel gefüllt und in Salzwasser gekocht, das ist der Pudding. — Pudding heisst Weichling. Am geläufigsten ist uns Niederdeutschen wohl das Pud in Pudappel, dem Bratapfel der Hochdeutschen, wie wir auch alle weichen Fall- und Druckstellen beim Obst pud nennen. Der Gegensatz von Pudding ist Hartbrod. — Mit der Bäckerei pflegt es meistens an Bord schlecht bestellt zu sein, man nimmt deshalb hartgebackenes Brod für die Reise mit. Die gewöhnliche Bezeichnung hierfür ist Bischüt. Bischüt kommt von lat. biscoctum, zwei mal gebacken, Zwieback. Der Raum, in dem der tägliche Bedarf an Brod für die Cajüte aufbewahrt wird, ist das Pandry, die Geschirrkammer des Stewarts, von unsern Leuten auch Pändro genannt. Es ist dies ein erst neuerdings aus dem Englischen eingeführtes Wort, das wahrscheinlich amerikanischen Ursprungs. Ich halte Pandry für eine Anglisirung des spanischen Panaderia. Bäckorladen, ein Wort, das sich jedem beim Betreten einer spanischen Stadt sofort aufdrängt und das jedenfalls von amerikanischen Küstenfahrern aufgepickt ist. Von dem sonstigen dürftigen Backgeräth des Seemanns sind nur noch erwähnenswerth zweierlei Trinkgeschirre, der Muck und die Kumme. Ersteres ein cylindrischer Becher mit Handgriff, dessen Namen ich nicht zu deuten weiss, letzteres ein irdenes Geschirr in Halbkugelform, unser niederd. Kump. Ob Kumme eine ältere oder eine Nebenform von Kump ist, lasse ich dahin gestellt sein. — Ein interessantes Gefäss ist das Oesfat, nicht nur in sprachlicher Hinsicht, sondern auch als Beweis dafür, mit welcher Zähigkeit der Seemann an überlieferten Formen festhält. Unser heutiges Oesfat hat noch genau dieselbe Form, wie das aus dem dritten Jahrhundert stammende, das bei dem im Nydammer Moore gemachten Bootsfunde, entdeckte. Es ist eine hölzerne Schuppe zum ausösen, ausschöpfen des Wassers, mit der das Wasser gefasst wird, daher Fat, mit einem geschlossenem Handgriffe, einer Oese, daher Oesfat. — Die Pütze ist der Schiffseimer, der sich von dem am Lande gebräuchlichen dadurch unterscheidet,

dass er anstatt des eisernen Bügels eine Taustroppe hat. Pütze ist das hochdeutsche Pfütze, doch dürfen wir dabei nicht, wie bei letzterer an eine vorübergehende oberirdische Wasseransammlung denken, sondern an ein Wasserloch, das als Sod, als Brunnen diente, aus dem das Wasser gepüttet wurde. Das Geräth, mit dem dies geschah, ist die Pütze.

Nach Ablauf der einen Wache wird die andere gepurrt. Das Purren geschieht durch einen »Gesang«, der durch Aufstossen mit einer Handspake, einer Handspeiche, auf die zum Logis führende Treppe oder auf Deck, harmonisch begleitet wird. Jan Maat glaubt sich als herausgestöckert, etwa wie man einen Fuchs aus seinem Baue mit einem Stocke herauspurrt. Der Text des Gesanges variirt nach der Veranlassung. Ist es Schaffenszeit dann lautet er:

Schaffen, schaffen unner und boben,

Schaffen, schaffen in Gott's Näm'n!

Ist die Wache abgelaufen:

Reis aus Quartier in Gott's Nämnen!

In der Zwischenzeit, zumal wenn es eilig:

Reise — reise!

Und soll gereewt werden:

Reewe — reewe!

Der deutsche Seemann braucht also, wie der Engländer to rise, das Wort reisen in seiner ältesten Bedeutung, aufstehen, sich erheben. Wenn er sagt: Reis aus Quartier, dann heisst das nicht etwa: Reiss aus aus dem Quartier, sondern: Quartier steh auf. Quartier ist eine Erinnerung an die grosse Zeit der Niederländer, in der sie auf unser junges Volk dieselbe Anziehungskraft ausübten, wie heute Engländer und Amerikaner. In der holländischen Kriegsmarine wurde die Wache, wie auch heute in der unserigen, in zwei Quartiere getheilt, von denen des Nachts nur eines Dienst that, weil die Bemannung der Schiffe so stark war, dass der vierte Theil zum Wachtdienst genügte. Nicht allein Reise — reise und Reewe — reewe, sondern alle Befehle und Zurufe werden in singendem Tone gegeben, unter starker Betonung und Dehnung der letzten Satzsilbe, z. B. Hol ut in Lee! Klar to wende! Es ist dieses die einzig angebrachte Art, denn nur so ist es möglich den Seegang und das Heulen des Sturmes zu übertönen. Diesem Umstande schreibe ich auch die Entstehung des Kommandos Ree zu, dieses ist m. E. nichts weiter, als die letzte stark betonte Silbe von Viere, denn auf das Kommando Ree werden beim Wenden die Vorschoten aufgeviert. Ein Kommando, das viel von Lootsen gebraucht wird, das durch seine englische Endung ganz fremdartig anmuthet, ist stütty, als Aufforderung für den Mann am Ruder, das Schiff nun nicht mehr abfallen oder aufluvon zu lassen, nachdem ihm dieses zuvor geheissen war. Um das Wort zu erklären, müssen wir uns zurückversetzen in die Zeit, in der noch mit der Pinne, dem Helm, ge-

steuert wurde, anstatt, wie heute allgemein üblich, mit dem Rade. Der Mann am Ruder stand in Lee davon und hatte den ganzen Druck desselben mit der Hüfte aufzunehmen, er musste sich hart dagegen stemmen, er stützte es. Allerdings unter Zuhilfenahme eines Reepes, das an der Luvseite befestigt und bei schlechtem Wetter doppelt geschoren wurde. Dieses Stützen liegt in stüty, dessen deutsche Form sicherlich »stütt ehr« gelautet hat, was besagen will: Halte das Schiff in der augenblicklichen Richtung, stütze dein Ruder wieder.

Lot, engl. lead, im Seebuche loet und lode ist die alte allgemeine Bezeichnung für Blei, an Bord für das Senkblei insbesondere, es ist ein Kegel von gegossenem Blei an der Lotleine zum Messen der Tiefe. Das Lot ist ein Werkzeug, das nur beim Anlaufen von Land gebraucht wird, es ist daher vor allen Dingen das Werkzeug des Mannes, der draussen in See an Bord kommt um das Schiff in den Hafen zu bringen, des Lootsen, der hiervon seinen Namen hat, in einer Handschrift des Seebuches Loedman, in der andern Loetsman. Das Loten des Lotsen ist nun zwar heutzutage nicht mehr wörtlich zu nehmen, denn eben so wenig, wie der Steuermann selbst steuert, braucht der Lotse das Lot zu werfen. Nach Prof. O. Schrader ist aus dem Jahre 1299 das Wort »lotsaghe« auf uns überkommen, das er mit Geleitsager übersetzt. Es dürfte indessen wohl der Mann damit gemeint sein, der vorn im Bug stehend, das Lot wirft und dann mit lauter Stimme die ermittelte Tiefe ansagt. Ich weiss sehr wohl, dass ich mich mit meiner Auffassung von Lotse mit manchen Schriftgelehrten, die das Wort mit leiten in Zusammenhang bringen wollen, im Widerspruch befinde, das soll mich aber nicht abhalten, denselben Ausdruck zu geben. Ich bin der Ansicht, dass sowohl Pilot, wie Lotse, nach ihrem Handwerkszeug benannt sind, ersterer nach dem Pil, dem Peilstocke, einer langen dünnen Stange, auf der das landesübliche Längenmaass in verschiedenen Farben abgesetzt ist, der heute noch auf den Revieren der ganzen Welt in Gebrauch, letzterer nach dem Lot. Jedenfalls haben wir keine Veranlassung Pilot als eine Entlohnung aus dem Spanischen zu betrachten, denn das spanische piloto soll aus pedoto entstanden sein und da liegt doch die Vermuthung nahe, dass bei dieser Umformung normannischer Einfluss mitgewirkt hat; dieses ist um so glaubhafter, als die Spanier dabei den Sinn des Wortes offenbar gar nicht richtig erfasst haben, denn sie gebrauchen dasselbe für Lotse und Steuermann in gleicher Weise. Während Lotse und Pilot die legitimen Vertreter ihrer Zunft bilden, ist der Bönhase der illegitime, der die staatliche Anerkennung nicht besitzt. Bönhase, Bodenbase, damit ist die bekannte langschwänzige

Art gemeint, nannte man im Mittelalter einen nicht zünftigen Handwerker, der hinter dem Rücken der Zunft auf dem Boden arbeitete.

So, für heute bin ich mit meinem Latein zu Ende!

## Die Verwandlung der Abweichung in Längenunterschied

von E. Geleisch, K. K. Reg.-Rath.

Die Aufgabe, die hier in Kurzem behandelt werden soll, gehört zu den sogenannten leichten nautischen Rechnungen, zu jenen unschuldigen Problemen, die man eigentlich ganz gut in einen Winkel der Nautik ruhig liegen lassen könnte, mit anderen Worten scheint sie einer besonderen Betrachtung nicht Werth zu sein. Wenn man aber bedenkt, dass Nebel- und Regenwetter in allen Zeiten die Ausführung von astronomischen Beobachtungen verhindern werden und dass die Gissung in solchen Fällen angesichts der enormen Geschwindigkeit der heutigen Post- und Passagierschiffe immer ihre Bedeutung behalten wird, so lohnt es sich vielleicht der angedeuteten Rechnung die nachstehenden Zeilen zu widmen.

Es gab eine Zeit, wo die Seeleute über den Werth der Parallelgrade nicht ganz im Klaren waren, wir wollen jedoch nicht so weit zurückgreifen und mit dem siebzehnten Jahrhundert beginnen, zu welcher Zeit (Gunther (1623) nach Wilson's Zeugnis\*) die Mittelbreite im nautischen Gebrauche einführt. Vor ihm herrschte in dieser Beziehung Willkür und Verwirrung. Ralph Handson übersetzte im Jahre 1814 noch die Trigonometrie von Pitiscus, die wir uns weder im Original noch in der Uebersetzung verschaffen konnten. In derselben soll Handson vorgeschlagen haben, sich für die Verwandlung der Abweichung in Längenunterschied entweder des Mittels der Sekanten oder der Cosinüsse zu bedienen\*\*. Wir legen uns diese Regel wie folgt aus: Rechnet man die Abweichung auf dem Abfahrts- und auf dem Ankunftsparallel, so hat man

$$\triangle \lambda = a \sec \varphi$$

$$\triangle \lambda' = a \sec \varphi'$$

einmal bekommt man eine zu grosse, das andere Mal eine zu kleine Längendifferenz, und dürfte das richtige Resultat so ziemlich in der Mitte von  $\triangle \lambda$  und  $\triangle \lambda'$  liegen, also:

$$\frac{\triangle \lambda + \triangle \lambda'}{2} = a \left( \frac{\sec \varphi + \sec \varphi'}{2} \right)$$

Man könnte aber auch setzen:

$$a = \triangle \lambda \cos \varphi$$

$$a = \triangle \lambda' \cos \varphi'$$

$$a = \frac{1}{2} (\triangle \lambda \cos \varphi + \triangle \lambda' \cos \varphi')$$

Nennt man den Fehler von  $\triangle \lambda$  und  $\triangle \lambda'$  mit  $x$  und die richtige Längendifferenz mit  $\triangle \lambda''$ , so ist ungefähr:

$$a = \frac{1}{2} [(\triangle \lambda'' + x) \cos \varphi + (\triangle \lambda'' - x) \cos \varphi']$$

$$a = \frac{1}{2} \triangle \lambda'' (\cos \varphi + \cos \varphi') + \frac{1}{2} (x \cos \varphi - x \cos \varphi')$$

und da im Mittelalter bei den geringen Schiffsgeschwindigkeiten  $\cos \varphi$  und  $\cos \varphi'$  wenig verschieden sein konnten,  $x \cos \varphi - x \cos \varphi'$  ungefähr gleich Null. Also:

$$\triangle \lambda'' = a : \frac{1}{2} (\cos \varphi + \cos \varphi').$$

\*) Wilson's Vorrede zur IV. Auflage von Robertsons Elements of Navigation.

\*\*) Wilson a. a. O. S. XV. Handson proposed two ways of approximation. The first was computed by the arithmetical mean between the cosines of both latitudes; the other by the same mean between their secants.



Ein gewisser John Bassot soll 1630 das geometrische Mittel der Cosinusse in Vorschlag gebracht haben. Auch hierüber liegt nur eine kurze Andeutung von Wilson vor, die sich vielleicht wie folgt erklären lässt.

Man hat aus

$$\Delta\lambda = a : \cos \varphi$$

$$\Delta\lambda' = a : \cos \varphi'$$

$$\Delta\lambda \Delta\lambda' = a^2 : \cos \varphi \cos \varphi'$$

$$\text{und } \sqrt{\Delta\lambda \Delta\lambda'} = a : \sqrt{\cos \varphi \cos \varphi'}$$

Der Vorschlag Gunther's die Mittelbreite anzuwenden, fand in England allgemeinen Anklang und verbreitete sich dann unter allen Seefahrern, wobei später noch die Correction ermittelt wurde, welche bei grosser Abweichungen und in höheren Breiten an das Mittelparallel anzubringen ist, um die richtige Verwandlungsbreite zu erhalten.

Die Berechnung der Länge bei der Curskoppelung führte Snellius für jeden einzelnen Kurs separat aus. Robertson gab für die Lösung dreier Aufgaben vier Methoden an. Man kann nämlich die Längendifferenz aus der Gesamtabweichung mit der Mittelbreite oder aus der gesamten Breitendifferenz mit den Meridionaltheilen berechnen. Um aber bei vielen Curven und bei grösseren Distanzen genauer vorzugehen, zeigte er wie beide Methoden auf die Berechnung eines jeden Curses nach der von Snellius vorgeschlagenen Art angewendet werden.

Es scheint, dass Jean Bouguer (1698), Vater des berühmten Peter Bouguer, zum erstenmal auf den Fehler aufmerksam machte, welchen man in gewissen Fällen der Curskoppelung begeht, wenn man so ohne Weiteres die Mittelbreite zwischen der Abfahrts- und Ankunfts-Station anwendet. In seinen Auseinandersetzungen wählte er einen ziemlich eklatanten Fall, denjenigen nämlich, wo man recht viele Meilen in meridionaler und hierauf andere viele in ost-westlicher Richtung zurücklegt. Es sei z. B.  $\varphi = 40^\circ$ , I. Kurs N. 120 sm., II. Kurs Ost 60 sm. Dann ist  $\varphi' = 42^\circ$  und man rechnet bei Anwendung der Mittelbreite die im Parallel von  $42^\circ$  zurückgelegten 60 sm., als wären sie in  $41^\circ$  abgelaufen worden. Die Unrichtigkeit dieses Verfahrens ist zu evident.

In allerneuesten Zeiten hat wohl Paugger (Lehrbuch des terrestrischen Theiles der Nautik) diese Frage am eingehendsten untersucht (S. 209 ff., vorzüglich aber S. 232) und mathematisch-genauere Regeln für die Bestimmung der Mittelbreite sowie für das ganze Verfahren der Koppelrechnung gegeben. Wie er aber selbst sagt, würde die Lösung dieses Problems, von theoretischen Standpunkte betrachtet, am allgeringsten ausfallen, wenn man als Koppelbreite diejenige nimmt, in welche der Schwerpunkt sämtlicher Abweichungen zu liegen kommt, wobei immer östliche und westliche Abweichung separat zu behandeln wären.

In einem besonderen Falle der Verwandlung stösst man bei ungleichnamigen Breiten auf Schwierigkeiten. Schon Robertson beging bei der Lösung dieser Aufgabe den Fehler (Elements of navig. IV. Aufl. S. 152), dass er setzte:

$$\varphi m = \frac{1}{2}(\varphi' - \varphi).$$

In der modernen nautischen Litteratur wird dieses Problem nur leise berührt, indem sich die vernünftigsten Autoren damit begnügen, zu erwähnen, dass die genaue mathematische Lösung der Längenbestimmung für den Fall  $\varphi$  und  $\varphi'$  ungleichnamig auf die Anwendung der Meridionaltheile führt, während es jedoch in der Praxis genügt, die Abweichung direkt dem Längenunterschied gleich zu setzen. Originell bleibt es aber, dass sich ein Fachmann wie Dubois (Cours de Navigation et d'Hydrographie. Paris) noch in der zweiten Auflage seines Werkes dazu verleiten liess, die Richtigkeit der Formel von Robertson mathematisch zu beweisen. Indem er nämlich von der strengen Lösung

$$\Delta\lambda = (\nu + \nu') \operatorname{tg} E$$

ausgeht ( $\nu$  und  $\nu'$  bedeuten die Meridionaltheile, E ist der Kurs) und

$$\nu = \log \operatorname{tg} \left( 45 + \frac{\varphi}{2} \right)$$

setzt, erhält er:

$$\Delta\lambda = \operatorname{tg} E \log \left[ \operatorname{tg} \left( 45 + \frac{\varphi}{2} \right) \cdot \operatorname{tg} \left( 45 + \frac{\varphi'}{2} \right) \right]$$

Diese Formel wandelt er trigonometrisch wie folgt um:

$$\begin{aligned} \Delta\lambda &= \operatorname{tg} E \log \left[ \frac{1 + \operatorname{tg} \frac{\varphi}{2} \cdot 1 + \operatorname{tg} \frac{\varphi'}{2}}{1 - \operatorname{tg} \frac{\varphi}{2} \cdot 1 + \operatorname{tg} \frac{\varphi'}{2}} \right] = \\ &= \operatorname{tg} E \log \left[ \frac{\cos \frac{\varphi}{2} + \sin \frac{\varphi}{2}}{\cos \frac{\varphi}{2} - \sin \frac{\varphi}{2}} \cdot \frac{\cos \frac{\varphi'}{2} + \sin \frac{\varphi'}{2}}{\cos \frac{\varphi'}{2} - \sin \frac{\varphi'}{2}} \right] = \\ &= \operatorname{tg} E \log \frac{\cos \frac{1}{2}(\varphi - \varphi') + \sin \frac{1}{2}(\varphi + \varphi')}{\cos \frac{1}{2}(\varphi - \varphi') - \sin \frac{1}{2}(\varphi + \varphi')} \\ &= \operatorname{tg} E \log \frac{1 + \frac{\sin \frac{1}{2}(\varphi + \varphi')}{\cos \frac{1}{2}(\varphi - \varphi')}}{1 - \frac{\sin \frac{1}{2}(\varphi + \varphi')}{\cos \frac{1}{2}(\varphi - \varphi')}} \end{aligned}$$

Nun ist allgemein:

$$\log \frac{1+x}{1-x} = 2 \left( x + \frac{x^3}{3} + \dots \right)$$

$$\text{oder wenn man } x = \frac{\sin \frac{1}{2}(\varphi + \varphi')}{\cos \frac{1}{2}(\varphi - \varphi')} \text{ setzt:}$$

$$\Delta\lambda = 2 \operatorname{tg} E \left[ \frac{\sin \frac{1}{2}(\varphi + \varphi')}{\cos \frac{1}{2}(\varphi - \varphi')} + \frac{1}{3} \frac{\sin^3 \frac{1}{2}(\varphi + \varphi')}{\cos^3 \frac{1}{2}(\varphi - \varphi')} + \dots \right]$$

und wenn man die dritten und höheren Potenzen des sin und cos vernachlässigt:

$$\Delta\lambda = 2 \operatorname{tg} E \frac{\sin \frac{1}{2}(\varphi + \varphi')}{\cos \frac{1}{2}(\varphi - \varphi')}$$

Setzt man:

$$\operatorname{tg} E = \frac{\text{Abw.}}{\Delta\varphi} \text{ und } (\varphi + \varphi') = \Delta\varphi,$$

so erhält man:

$$\Delta\lambda = \text{Abw.} \sec \frac{1}{2}(\varphi - \varphi')$$

Dass aber diese Formel zu unrichtigen Resultaten führt, haben am besten Albrecht und Vierow durch ein Beispiel gezeigt, welches wir nicht wiedergeben, da das fragliche Werk unseren Lesern allgemein zugänglich ist. Dieselben Verfasser rathen die Verwandlung der Abweichung in Längenunterschied mit jener Breite vorzunehmen, welche der Hälfte der grösseren der beiden gegebenen Breiten entspricht. Vielleicht beruht auf einer falschen Auffassung dieser Regel eine Methode, die wir in einer kleinen nautischen Druckschrift vorfinden (Guida agli esami nella navigazione per stima ed astronomia nautica per gli aspiranti alla qualifica di tenente e di capitano m. m. per F. G. S. Fiume 1876) und welche vorschreibt, die Mittelbreite gleich  $\frac{1}{4}(\varphi + \varphi')$  zu setzen.

Freeden, dessen Lehrbuch nunmehr ganz vergriffen und im Buchhandel nicht mehr zu haben ist, schlug folgendes Verfahren ein:

• Die Entfernung des Abfahrtspunktes vom Aequator ist der

$\frac{\varphi}{\varphi + \varphi'}$  Theil des ganzen abgelaufenen Weges und ebenso

die Entfernung des Ankunfts punktes der  $\frac{\varphi'}{\varphi + \varphi'}$  Theil der

ganzen Distanz. Man wird daher auch von der Breite  $\frac{q}{2}$  den

$\frac{q}{q + q'}$  Theil und von jener  $\frac{q'}{2}$  den  $\frac{q'}{q + q'}$  Theil nehmen müssen. Demnach ist:

$$q' m = \frac{q}{q + q'} \cdot \frac{q}{2} + \frac{q'}{q + q'} \cdot \frac{q'}{2}$$

$$q' m = \frac{q^2 + q'^2}{2(q + q')}$$

Genauer lässt sich eine ähnliche Formel wie folgt ableiten. Die Längendifferenz vom Abfahrts- und beziehungsweise vom Ankunfts- bis zum Aequator ist  $a \sec \frac{q}{2}$  und  $a' \sec \frac{q'}{2}$  daher im Ganzen:

$$\Delta \lambda = a \sec \frac{q}{2} + a' \sec \frac{q'}{2}$$

nun ist

$$a = q \operatorname{tg} E, a' = q' \operatorname{tg} E, \text{ daher}$$

$$\Delta \lambda = q \operatorname{tg} E \sec \frac{q}{2} + q' \operatorname{tg} E \sec \frac{q'}{2}$$

Es muss einen Breitenparallel geben, welcher der Bedingung  $\Delta \lambda = A \sec x$  und  $A = (q + q') \operatorname{tg} E$  entspricht und dessen Breite natürlich  $x$  ist. Um diesen Parallel zu finden, setzen wir:

$$A \sec x = \operatorname{tg} E (q \sec \frac{q}{2} + q' \sec \frac{q'}{2})$$

od. wegen  $A = \Delta \lambda \operatorname{tg} E = (q + q') \operatorname{tg} E$ :  $(q + q') \operatorname{tg} E$

$$\sec x = \operatorname{tg} E (q \sec \frac{q}{2} + q' \sec \frac{q'}{2})$$

woraus folgt:

$$\sec x = \frac{q}{q + q'} \sec \frac{q}{2} + \frac{q'}{q + q'} \sec \frac{q'}{2}$$

Man sieht, dass sich diese Formel jener von Freeden nähert. Man könnte dieselbe noch umwandeln und man erhält dann:

$$q' m = \frac{1}{2} \sqrt{\frac{q^3 + q'^3}{q + q'}}$$

Da jedoch von einer praktischen Verwendung keine Rede sein kann, so lohnt es sich nicht, zu zeigen, wie diese letzte Gleichung erhalten wird. Wie früher gesagt, ist in diesen Fällen das beste und einfachste die Abweichung dem Längenunterschied gleich zu setzen. Wohl zu merken ist aber, dass man die Distanz zweier Punkte, welche sich auf verschiedenen Seiten des Aequators und in grosser Entfernung von demselben befinden, nicht unter Benützung der Abweichung rechnen darf.

Wird aber einmal eine Frage aufgeworfen, so will der Fachmann dieselbe gründlich erforschen, und wir haben daher eine Tabelle der Breitenparallele nach diesen verschiedenen Methoden berechnet, um zu sehen, wie weit sich jede derselben der Wirklichkeit nähert. Es giebt nämlich auf alle Fälle ein Winkel  $y$ , der in die Formel

$$\Delta \lambda = \text{Abw.} \sec y$$

eingeführt, der Verwandelungsbedingung entspricht. Den wirklichen Worth dieses Winkels findet man, wenn man

$$\Delta \lambda = \Delta \nu \operatorname{tg} E$$

gleich macht, woraus sich

$$\text{Abw.} \sec y = \Delta \nu \operatorname{tg} E$$

und ferner

$$\sec y = \frac{\Delta \nu \operatorname{tg} E}{\text{Abw.}} = \frac{\Delta \nu \cdot \text{Abw.}}{\text{abw.} \cdot \Delta \nu}$$

$$y = \operatorname{arc.} \sec. \frac{\Delta \nu}{\Delta q}$$

ergiebt. Auf Grund dieses Werthes haben wir nachstehende Tabelle berechnet.

$q$	$q'$	Dubois $\frac{1}{2} (q' - q)$	Unbenannt $\frac{1}{4} (q + q')$	Freeden $\frac{q^2 + q'^2}{2 (q + q')}$	$\frac{1}{2} \sqrt{\frac{q^3 + q'^3}{q + q'}}$	Albrecht und Vierow $\frac{1}{2} q' (q' > q)$	Genauer Werth
1	2	0.5	0.7	0.8	0.9	1.0	1.0
	3	1.0	1.0	1.2	1.3	1.5	1.6
	4	1.5	1.2	1.7	1.8	2.0	2.1
	5	2.0	1.5	2.2	2.3	2.5	2.7
	6	2.5	1.7	2.6	2.8	3.0	3.3
	7	3.0	2.0	3.1	3.2	3.5	3.7
	8	3.5	2.2	3.6	3.8	4.0	4.4
2	3	0.5	1.2	1.0	1.0	1.5	1.5
	4	1.0	1.5	1.7	1.9	2.0	1.9
	5	1.5	1.7	2.0	2.2	2.5	2.5
	6	2.0	2.0	2.5	2.6	3.0	3.1
	7	2.5	2.2	2.9	3.1	3.5	3.5
	8	3.0	2.05	3.4	3.6	4.0	4.3
3	4	0.5	1.7	1.8	1.7	2.0	1.8
	5	1.0	2.0	2.1	2.1	2.5	2.3
	6	1.5	2.2	2.5	2.6	3.0	2.9
	7	2.0	2.5	2.9	3.0	3.5	3.3
	8	2.5	2.7	3.3	3.5	4.0	4.0
4	5	0.5	2.2	2.3	2.3	2.5	2.7
	6	1.0	2.5	2.6	2.6	3.0	3.1
	7	1.5	2.7	3.0	3.0	3.5	3.4
	8	2.0	3.0	3.3	3.4	4.0	4.0
5	6	0.5	2.7	2.7	2.7	3.0	3.3
	7	1.0	3.0	3.1	3.1	3.5	3.6
	8	1.5	3.2	3.4	3.5	4.0	4.1

Die Tabelle zeigt, dass die Regel von Albrecht und Vierow sich am meisten der Wirklichkeit nähert.

## Neue Standlinien.

Endlich, ein Jahr nach Herausgabe meines Buches »Neue Standlinien«, hat Herr Dr. Ernst Wendt mir die Ehre erzeigt, dem von mir im Vorworte geforderten Widerspruch Folge zu geben. Leider ist die Kritik, obgleich sie ein Jahr des Nachsinnens in Anspruch genommen hat, für viele Leser überflüssig, weil fast Alles, insofern es richtig ist, bereits deutlicher und verständlicher in meinem Buche enthalten ist.

Die streng theoretisch sein sollende Kritisirung, welche die Drehungsfrage der »Neuen Linien« bei normaler Verschiebung durch Höhenfehler betrifft, ist für die Nautik = 0, zumal die Sache bereits auf Seite 11 des Buches durch eine einzige Bemerkung überzeugend und einsichtlich für praktische Zwecke erledigt ist. Denn wenn ich auch zugeben wollte, dass die Linie, bei einer möglichen normalen Verschiebung durch Höhen-

fehler, sich gleichzeitig um  $\frac{1}{1\,000\,000}$  Grad dreht, was bedeutet Das für die Nautik?

Die Sache hat vermuthlich auch einen anderen Grund, denn die im docirenden — man möchte sagen überhebenden — Tone vorgetragenen Zurechtweisungen:

»Ich hätte meine Untersuchungen nicht folgerichtig angestellt und in Folge dessen mein Buch überschätzt; ich hätte nicht gewusst oder nicht angedeutet, dass Höhenfehler bei kleineren Zwischenzeiten grössere Fehlerwirkung aus Höhenfehlern auf die neuen Linien übertragen, in Folge dessen mein Buch für den mit diesen Dingen nicht Vertrauten geradezu Gefahren in sich birgt; im Vorworte sei der Anschein erweckt worden, als ob das Buch unter Vormundschaft der Seewarte und Fachleuten entstanden sei etc. etc.« welche ebenso falsch sind, wie sie die Thatsachen entstellt wiedergeben, bedürfen allerdings zu ihrer Rechtfertigung der Kunstgriffe eigenthümlicher Art.

Wir sehen, unmittelbar nach dem mir gewordenen Vorwurfe nicht folgerichtiger Untersuchung, wie die Ergebnisse und Formeln derselben buchstäblich von den Seiten 6, 7 und 8 meines Buches abgeschrieben und nunmehr als ein Akt richtiger Untersuchung hingestellt werden. Nur die auf Seite 12 für praktische Zwecke gegebene Annäherungsformel wird in strengerer Form aufgestellt für eine folgerichtige Untersuchung. Allein, es kommt nichts dabei heraus, als die Ergeb-

nisse meines Buches — dass  $p$  und  $\cotg \frac{b-h'}{2}$  bei ungleichnamigen und gleichen Höhenfehlern die Verschiebung der beiden Linien dirigiren — und die vage Behauptung: »Die Neue Linie sei sehr complicirt und die normale Verschiebung durch Höhenfehler sei abhängig vom Orte«. Das Letztere ergibt ohne Weiteres der Anblick der Formel auf Seite 12 und die Tafel 1 im Allgemeinen für besondere Fälle, ohne jegliche Rechnung.

Bei der Untersuchung der Douwe'schen Linie ist das anders. Hier zeigt sich der Kritiker auf seiner Höhe, denn selbst die Mittelpunktsgleichung der Kugeloberfläche wird ins Feld geführt, leider vorgeblich, denn die Ergebnisse sind falsch und missverstanden, d. h. theoretisch, wie kinderleicht nachzuweisen ist, obgleich die auf der Kugeloberfläche sich darstellende kreisförmige Gestalt der Kurve nicht gelegnet werden soll.

Aber nicht allein Das, sondern auch die theoretische Vorstellung über die Parallelität bei normaler Verschiebung der Sumner'schen Linie durch Höhenfehler zeigt deutlich, wie wenig richtig der Herr Kritiker die Sachlage erfasst hat.

Ob die beiden neuen Linien auf der Kugeloberfläche als Kreise oder als andere Kurven classificirt werden müssen, ist für die Schifffahrt ganz gleichgültig, denn diese hat nur mit Strecken auf der Karte zu thun, für welche die Tafeln meines Buches vollständige Aufklärung geben. Aus diesem Grunde ist der Umstand, dass die Linien vom berechneten falschen

Punkte nach beiden Seiten 100—400 Seemeilen in fast gerader Linie auf der Karte fortlaufend den wahren Beobachtungspunkt stets präcise treffen, viel werthvoller. Aber gerade auch in dieser Beziehung ist die Sumner'sche Linie sehr mangelhaft.

Weil somit die Belehrung des Herrn Kritikers sehr mangelhaft, ja anstössig ist und Anspruch auf objective Wahrheit nicht machen kann, so sei mir gestattet, die folgende kurze Rekapitulation über den Zweck und Inhalt meines Buches geben zu dürfen, damit der kundige Leser, nach sorgfältiger Vergleichung aller Thatsachen, unabhängig von den Irrthümern des Herrn Kritikers selbständig über den Werth des Buches urtheilen kann.

Mein Buch gewährt alle möglichen Vortheile der Sumner'schen Linie so kurz wie denkbar; Gleichzeitig giebt es eine Azimuthtafel aller Gestirne für jede beliebige Zeit, einerlei ob jene über oder unter dem Horizonte stehen. Wer nur mit der Sumner'schen Linie arbeiten will, findet Alles auf kürzeste Weise gegeben und braucht sich um alles andere nicht weiter zu bekümmern. Man sieht, die neuen Linien sind der Sumner'schen Linie nirgends im Wege, jedoch stets bereit, nicht nur zu ihrer Kontrolle, sondern auch als mächtige Hilfsmittel, wenn sie im Stiche lässt. Die Beobachtungen richten sich nicht mehr nach einer Gelegenheitsmethode, sondern die Rechnung wird sich etwaigen Beobachtungen, einerlei wie sie gestaltet sind, anschmiegen können, womit die Sehnsucht aller Seeleute erfüllt ist.

Die Sumner'sche Linie konnte bei ihrer Ohnmacht die alten Breitenmethoden nicht verdrängen. Durch Hülfe meiner beiden neuen Linien werden sie gründlich beseitigt und wird die Nautik einen Schritt thun, etwa ähnlich, wie der vom Gradstock zum Spiegelinstrumente. Dies alles kann ich durch unzählige und mannigfaltige Beispiele verschiedener Art belegen.

Damit der Leser die Sache klar übersehen kann, gebe ich nachfolgend ein leichtes Beispiel.

Ein Dampfer, von Amerika kommend und r/w Ost dem Kanale zusteuend, hatte bei schweren SW.-Stürmen mehrere Tage keine Beobachtungen machen können. Als am Vormittag die Sonne auf etwa  $\frac{1}{4}$  Stunde durchkam und man die Gelegenheit wahrnahm, folgende Höhen zu beobachten, wonach es dick und neblig wurde.

M. G. Z. = 11 h 6 m 56 s	wahre ☉-Höhe = 26° 3' 1"
11 h 27 m 56 s	» 27° 24' 2"
11 h 32 m 56 s	» 27° 40' 7"

Die Höhen sind auf den letzten Ort reducirt, als man sich auf etwa 49° 48' N. und 8° 10' W. schätzte und die Declination = 10° 15' S., die Zeitgleichung + 13 m 40 s war. Das Schiff war selbstverständlich mit den besten Chronometern und Instrumenten ausgerüstet.

Der kundige Nautiker, mit meinem Buche zur Hand, wird innerhalb wenigen Minuten nicht bloss den wahrscheinlichsten Schiffsort haarscharf darthun und wissen, dass Schiff und Menschen verloren sind, wenn der Kurs nicht geändert wird, sondern er wird, vermöge der 2ten Höhe, sich selbst auch kurz den Beweis liefern, in wiefern er der aus den beiden anderen Höhen gewonnenen Erkenntniss vertrauen darf.

Auf diese Weise, jedoch nicht wie mein Herr Kritiker es darstellt, behandelt mein Buch die Höhen kleinerer oder grösserer Azimuttdifferenz mit beispielloser Kürze und Sicherheit. Denn 3—4 Höhen liefern, auch bei kleinerer Azimuttdifferenz den 3 Liniensystemen Material, nicht nur zur Lösung der Ortsfrage, sondern auch zu einer machtvollen Kontrolle, vor der sich nichts verstecken kann, während die Sumner'sche Linie (allein) nur unter ganz besonderen Bedingungen etwas damit leisten kann.

Die zweite Abtheilung der Seewarte hat Das besser verstanden und durchschaut als Herr Dr. Wendt, wie wir bald sehen werden.



Die Officiere des Dampfers waren nach den Fortschritten der neueren Nautik ausgebildet, so dass man sagen kann, sie standen bereits unter der Alleinherrschaft der Sumner'schen Linie — (Methode Marq St. Hilaire — über diese Methode werde ich wahrscheinlich in einer besondern Arbeit später mit einigen Worten referiren —) und, weil sie aus den 3 Höhen nichts ableiten konnten als eine Linie, welche annähernd zu dem geschätzten Orte stimmte, so ging Schiff und Menschen verloren.

Oder ist es nicht so, Herr Dr. Wendt? In diesem Falle bitte ich Sie höflichst, dies gütigst den Lesern durch detailirte Rechnung zeigen zu wollen. Hier ist die Gelegenheit zu zeigen, dass mein Buch Gefahren in sich birgt, wenn diese Behauptung nicht etwa durch den Zusatz: »für den mit den Verhältnissen nicht genau Vertrauten«, nichtssagend und geschützt sein soll. Ebenso kann der Vorzug der üblichen Methoden mit der Sumner'schen Linie hier ins hellste Licht gesetzt werden durch Rettung von Schiff und Menschen.

Sie dürfen meine Douwe'sche Linie jedoch nicht annectiren, wie Sie bereits am Schlusse Ihrer Abhandlung durch ein Recept angedeutet haben, indem Sie zeigen, wie mittelst der Seite 6 meines Buches das Buch selbst zu umgehen ist. (Freilich durch Arbeitszuwachs.) Sie hätten das Fehlende von Seite 115 ja auch noch hinzufügen können, dann wäre die Sache, hinsichtlich der Douwe'schen Linie, perfekt gewesen und 2 Linien leisten schon unendlich mehr wie eine einzige, wie Sie ganz richtig bemerkt haben. Solche Freunde sind nicht willkommen.

Anderseits wurde auch schon berichtet, dass ich zu den beiden älteren Linien (Sumner'sche und Douwe'sche) noch eine neue gegeben hätte. Hiermit erkläre ich indessen öffentlich, dass das Alter der von mir sogenannten und zuerst gegebenen und für die Zwecke der Schifffahrt von mir zuerst diskutirten Douwe'schen Linie in meiner Schrift von 1882 zu finden ist, es sei denn, dass man ältere Dokumente vorlegen kann.

Meine beiden Linien sind Geschwister und ganz nahe der Sumner'schen Linie verwandt. Wer die eine nimmt, muss die andere mitnehmen. Sämmtliche 3 Linien, jede für sich, haben besondere Schwächen und Vorzüge, erst aus ihrer Dreieinigkeit fliessen die neuen und wichtigen Vortheile für die Nautik und Schifffahrt in ganzer Vollständigkeit.

Blankenese, den 20. Juni 1899.

H. Heyenga.

## Schiffbau.

**Stapellauf.** Auf der Werft des Herrn H. C. Kiehn, Veddel, Hamburg, lief der grösste auf der Elbe verkehrende Leichter »Johanna Kiehn« glücklich vom Stapel. Derselbe hat die ansehnliche Länge von 79 m, eine Breite von 12 m, eine Tiefe von 2,85 m und eine Tragfähigkeit von 1800 Tons, ist somit im Stande, die ganze Ladung eines der mittleren englischen Kohlendampfer aufzunehmen. Der Riesenkahn, der in der Form der Oberländer Kähne gebaut ist und einen platten Boden hat, kann infolge des geringen Tiefganges sowohl die Unterelbe wie auch die weniger tiefe Oberelbe befahren. Hauptbestimmung des Schiffes ist der Kohletransport für die kaiserliche Marine von Hamburg durch den Kaiser Wilhelm-Kanal nach Holtenau.

**Stapellauf.** Sonnabend, den 17. ds. Monats Nachmittags zwischen 5 und 6 Uhr lief auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck für die Herren Joh. E. von der Ohe & Lund in Bergen, Norwegen, neuerbauter Dampfer von folgenden Dimensionen glücklich vom Stapel: Länge in der Wasserlinie 240' engl., Breite der Spanten 35' engl., Tiefe an der Seite bis Hauptdeck 19' 9" engl., der Dampfer wird bei einem mittleren Tiefgang von 16' engl. 2100 Tons laden.

**Die Probefahrt** des von der Baltischen Elektrizitäts-Gesellschaft Kiel, Zweigniederlassung Altona, erbauten elektrischen Bootes »Volta« am 18. ds. Mts. verlief ohne jeden Zwischen-

fall und hatte die sofortige Uebernahme seitens des Bestellers Herrn Theodor Maass, Hamburg, zur Folge. Das Boot ist 5 Meter lang und 1,5 Meter breit. Die elektrische Ladung reicht bei einer Fahrgeschwindigkeit von 8 Kilometer ca. 3 Stunden und wird in einfacher Weise durch Anschluss an das Leitungsnetz des Hamb. Elektrizitäts-Werkes vorgenommen. Durch die einfache Anordnung der maschinellen Einrichtung ist Jedermann im Stande die Führung des Bootes zu übernehmen.

**Probefahrten.** Der für die deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« in Bremen von Wigham Richardson & Co. in Newcastle-on-Tyne erbaute Dampfer »Weissenfels« machte am 7. Juni auf der Tyne seine Probefahrt, bei der er eine Fahrt von 12½ Knoten erreichte. Die nach dem Yarrow Schlick & Tweedy ausbalancirte Quadruplexexpansionsmaschine funktionirte während der Probefahrt zur höchsten Zufriedenheit der Theilnehmer.

## Vermischtes.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 1. Juni bis 15. Juni 1899 den Kaiser Wilhelm-Kanal 787 Schiffe, darunter 303 Dampfer und 484 Segler. An der Durchfahrt theiligten sich: 619 deutsche, 94 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 42 holländische, 28 englische, 3 finnische und 1 russisches Schiff.

**Gesichtete Eisberge** (im Nordatlantik.) Mai 24.: Zwischen Cap Race und Cap Broyle zahlreiche Eisberge, vier im Dampfer-track, 42° 30' N. Br. & 49° 25', 42° 20' & 50° 15', 47° 50' & 49° 30' bis 46° 38' und 51° (Eisberge aller Grössen); den 25.: 50, 4 Sml. von Cap Race (verschiedene kleine Berge) 46° 35' & 54° 20', 46° 28' & 52° 54', 47° 50' & 50°, (grosses Eisfeld) 47° 3' & 51° 33', 46° 55' & 51° 52' (Eisberge verschiedener Grösse); den 26.: 43° 25' & 57°, 41° 16' & 49° 3' (einen mächtigen Berg), 47° 50' & 50° 2', 47° 38' & 50° 16' (Berge von ausserordentlicher Grösse, darunter zwei zu 500' lang und mehr als 150' hoch); den 28.: 46° 48' & 52° 40', 46° 26' & 54° 34', 46° 56' & 52° 5', 42° 40' & 50° 33', 42° 37' & 50° 36', 47° 59' & 50', 41° 51' & 51° 37', (Treibeis und kleine Berge) 42° 14' & 50° 35' (einen Eisberg von ca. 800' Länge und 170' Höhe) 47° 16' & 50° 36' (einen Berg 150—200' Länge und 170' Höhe); den 29.: 41° 48' & 50° 42' (einen Berg 150' Höhe), 46° 14' & 47° 46' (ein Berg 500' Länge und 230' Höhe.)

**Eine öffentliche Versammlung der Hafenarbeiter von Hamburg und Umgegend** fand am 17. ds. M. in Hamburg unter dem Vorsitz von Herrn G. Warlich statt. Die Tagesordnung lautete: »Der Hamburger Hafenarbeiterstrike und der Gesetzentwurf zum Schutze der gewerblichen Arbeit«. Das Referat hatte der Centralvorsitzende des Hafenarbeiterverbandes Herr Döring übernommen. Derselbe wies darauf hin, dass in der Denkschrift, die dem Entwurf zur Begründung beigegeben sei, vielfach Bezug auf die angeblichen Ausschreitungen der strikenden Hafenarbeiter genommen werde, bei genauer Prüfung des Materials ergebe sich aber die Thatsache, dass vielfach vorgekommene Bestrafungen anderer Arbeiterkategorien einfach zu den Vergehen der Hafenarbeiter gerechnet wurden. Die Denkschrift spricht von 311 Personen. Die infolge des Hafenarbeiterstrikes wegen Vergehen verurtheilt wurden, während man nach einer genauen Statistik nur 227 Personen ermitteln konnte, die insgesamt zu 2995 M. 50 h. Geldstrafe verurtheilt wurden, also meistens nur geringe Strafen, die wegen Uebertretung irgend einer polizeilichen Vorschrift oder Nichtbefolgung eines Befehls eines Schutzmannes orkannt wurden. Insgesamt wurden in Folge des Hafenarbeiterstrikes 126 Personen wegen Nöthigung, Körperverletzung, Bedrohung und Aufruhr zu insgesamt 28 Jahren, 1 Woche und 4 Tagen Gefängnis verurtheilt. Das sei ein geringer Procentsatz gegenüber etwa

16000 Hafenarbeitern, die am Strike theilhaftig und noch dazu unorganisiert waren. Und daraus will man Capital für die Zuchthausvorlage schlagen! Die Parole der Arbeiter müsse nach wie vor lauten: »Nieder mit der Zuchthausvorlage.« Es wurde alsdann folgende Resolution angenommen: »Die p. p. Versammlung erblickt in der Art und Weise wie der Hafenarbeiterstrike von 1896/1897 in der Zuchthausvorlage beigefügten zum grössten Theil aus unrichtigen Behauptungen zusammengesetzten Denkschrift behandelt wird, eine grosse Ungerechtigkeit. Die Versammelten erklären, dass sie erwartet hätten, dass man von Seiten der Regierung mit möglichster Objectivität an diese Materie herangetreten wäre. Sie erklären ferner, dass sie noch heute der Ansicht sind, dass sich die Hafenarbeiter während des dreizehnwöchentlichen Kampfes durch ihr ruhiges, wohlgeordnetes und musterhaftes Betragen die Achtung aller objectiv urtheilenden und rechtlich denkenden Menschen erworben haben. Die Versammlung erhebt deshalb ganz energisch Protest gegen die Annahme, dass der Hamburger Hafenarbeiterstrike von 1896/97 ganz besondere Veranlassung zur Einbringung der Zuchthausvorlage gegeben hat.

**Lübecks Schifffahrt.** Durch das Ableben des Herrn Consuls Horn in Schleswig ist das Zustandekommen eines Planes vereitelt worden, der mit dem jetzigen Aufschwunge des Lübecker Handels und der Industrie in engster Verbindung stand. Lange schon trägt man sich mit dem Gedanken der Ausgestaltung der Lübecker Kauffahrteiflotte, da die jetzigen Schiffe der Rhedereien theils zu klein, und was die Hauptsache ist, zu wenig zahlreich vorhanden sind. Lübecks Flotte muss aber grösser werden, wenn der Canal sich rentiren soll. Es müssen neue Handelsbeziehungen nicht allein mit den nordischen Ländern, sondern auch mit transatlantischen geschaffen, neue Dampfschiffslinien ins Leben gerufen werden. Es war nun durch eingehende Verhandlungen begründete Aussicht vorhanden, dass der Grossrheder Herr Horn in Schleswig einen Theil seiner Dampfer auf und von Lübeck laufen lassen wollte, und eine Filialrhederei errichten würde. Leider hat das Schicksal es anders gewollt. In hiesigen Handelskreisen wird man eine Umschau nach Ersatz halten müssen, wenn nicht Lübecker Capital aus eigener Kraft das Ziel erreicht. Und warum sollte man das nicht erreichen können? Ebenso gut wie man sein Geld in finnische und andere Schiffe steckt, könnte man es ja auch in Lübecker Schiffe stecken, womit gemeinnützigen Zwecken gedient würde. Dass in Lübeck noch Capital disponibel ist, beweist die stets starke Betheiligung an aufliegenden Anleihen. Einen fernerer Beweis von der Capitalkraft Lübecks liefern die grossen Verluste, die man jetzt in Finnland erlitten hat. Sie werden ertragen wie oft viele andere, und Handel und Wandel bewegt sich in gewohnter Weise. Es scheint, als ob es zur Realisirung des Planes, der Schaffung neuer Schiffe, an der nöthigen Directive fehlt. Was Einer nicht allein kann, können Mehrere, und wenn sich eine grosse Schifffahrtsgesellschaft auf Actien bildete und mit dem Bau nur eines oder einiger Schiffe begönne, so würde zum mindesten der Anfang zur Erreichung des Erforderlichen gemacht sein, es würde dann wahrscheinlich der Bau weiterer Schiffe nicht lange auf sich warten lassen. Die geringe Rentabilität eines Theiles der jetzigen Flotte darf das Capital nicht zurückschrecken, denn man hat es in Lübeck mit wenig modernen, den Ansprüchen auch in Bezug auf die Ladefähigkeit nicht genügenden Fahrzeugen zu thun. (H. C.)

Unter dem Titel „Ein transatlantischer Riesendampfer“ bringen »Glaser's Annalen« eine eingehende Beschreibung des grössten Schiffes der Welt, des White Star Liners »Oceanic«. Wir entnehmen der Abhandlung das Folgende: »Am 12. Mai 1897 war der Kiel zu dem neuen Riesenschiffe gelegt worden, dessen Baugerüst 220 Rüstbäume, 3200 Planken und 2500 Latten erforderte. Bis zu 1500 Mann waren zeitweilig an dem

Bau thätig und dabei ist kein ernster Unglücksfall vorgekommen. Einen beträchtlichen Theil der Bauzeit beanspruchte die Errichtung eines auf seitlichen Schienenwegen fahrbaren Brückengerüsts von 30 m Höhe und 27 m Breite. Vermittelt dieses thurm hohen Baues, der ausser elektrischen Lampen und Kränen die Nietmaschinen trug, wurde das ganze Schiff hydraulisch genietet, weil die gewaltigen Stahlplatten und schweren Nieten ein Handnieten ausschlossen. Von den 17 000 an dem Schiffe verbauten Platten sind diejenigen am Mittelschiff etwa 9 m lang und 3300 kg schwer, wogegen beim »Great Eastern« die grössten Platten nur 3 m lang und 375 kg schwer waren. Sämmtliche 7 Decks des »Oceanic«, von denen 5 durch das ganze Schiff hin laufen, sind aus Stahlplatten hergestellt, um dem ausserordentlich langen Rumpf genügende Festigkeit zu geben, die auch durch doppelte Seitenplatten und beiderseits je einen 76 cm langen, 45 cm breiten Seitenkiel (zur Verringerung des Schlingens) erhöht wird. Um die Gefahren eindringenden Wassers z. B. bei Zusammenstössen zu vermindern, ist der ganze Schiffsrumpf durch 18 wasserdichte Querschotten getheilt, durch den Maschinenraum läuft ein 29,5 m langes Längsschott, zu dessen beiden Seiten, voneinander unabhängig, die Maschinen Platz finden; ferner besitzt das Schiff den üblichen doppelten Boden, der 1,5 m, unter den Maschinen 2 m misst. Der »Oceanic« bekommt zwei Dreifach-Expansionsmaschinen, jede mit vier Kurbeln und vier Dampfcylindern. Diese Maschinen werden 28 000 Pferdekraften indiciren und zwei dreiflügelige Schrauben treiben. Für die elektrische Beleuchtung — die grösste derartige Einrichtung, welche bis jetzt ein Schiff erhalten hat —, für Pumpen, Winden usw. werden zahlreiche Hilfsmaschinen erforderlich. Zwölf Doppelkessel und drei Einenderkessel von zusammen etwa 1 100 Tonnen Gewicht werden die Maschinen speisen und täglich etwa 700 Tonnen Kohlen verbrauchen. Mit einmal aufgefülltem Kohlenvorrath kann der »Oceanic« 24 000 Seemeilen mit einer Fahrt von 12 Seemeilen in der Stunde dampfen. Der Schnelldampfer »Teutonic« dem das neue Schiff am meisten ähnelt, kann 21 600 Seemeilen mit 10 Knoten Fahrt dampfen. Passagiereinrichtungen werden beim »Oceanic« für 410 Reisende erster Klasse, 300 zweiter Klasse und 1000 dritter Klasse getroffen gegenüber 400 Reisenden erster, 340 Reisenden zweiter und 300 Reisenden dritter Klasse bei dem Bremer Schnelldampfer »Kaiser Wilhelm der Grosse«. Mit einer Besatzung von 394 Personen wird der »Oceanic« insgesamt 2104 Menschen beherbergen.

Von „Ueberall“, monatliche Zeitschrift des Deutschen Flottenvereins, ist das sechste Heft erschienen. Mit Rücksicht auf die Jahreszeit, die von Marinefreunden vornehmlich dem Segelsport gewidmet wird, beschäftigt sich ein grosser Theil des reich illustrierten und vornehm ausgestatteten Heftes mit dem Yachtwesen. Ferner sind zu erwähnen: Stapellauf des Schlachtschiffes »Kaiser Wilhelm der Grosse«, die Carolinen-Inseln (mit Illustrationen), das Zusammentreffen des ersten deutschen Geschwaders mit der englischen Kanalflotte und eine kleine Novелlette.

### Kleine Mittheilungen.

Nach Angaben »Fairplays« besteht die Befürchtung, dass anlässlich des Strikes der in den Sägemühlen Sundwall's Beschäftigten, der ganze Holz-Export in der Saison unterbleibt. — Der der Hamburger Polizei wohlbekannte Tom Mann hält sich in Sundwall auf und ist bemüht, seiner Gewohnheit gemäss, den schon bestehenden Zwist zwischen Arbeitgebern und -Nehmern in der einen Branche auch auf andere Erwerbszweige zu verpflanzen. Unklärlicherweise scheint das Beispiel der Hamburgischen Behörden die schwedische nicht zur Nachahmung anzureizen zu wollen.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 21. Juni: Der recht mässig besuchten Versammlung theilt der Vorsitzende mit dass das fünfzigjährige Jubiläum des Navigationslehrers, Herrn Rubbert, am 17. Juli d. Js. stattfindet, d. h. dass die Deputation für Handel und Schifffahrt an diesem Tage die Veranlassung zu einer officiellen Ehrung des Jubilars nehmen werde. Von Stettin und Bremerhaven liegen Schreiben der Seeschiffer-Vereine vor, Verbandsangelegenheiten betr., ebenfalls ist aus Bergen, Norwegen, von einem Seeofficier, dem Vorsitzenden des dortigen Seeschiffervereins, schriftlich an den Verein die Bitte gerichtet, die Verhandlungen des letzten Verbandstages der norwegischen Korporation übermitteln zu wollen. Nach Erledigung der Eingänge beschäftigt sich der Verein mit einer internen Angelegenheit. Als Mitglied wird Herr Kapitän H. Haars, D. »Ruhrort«, aufgenommen und ein Kapitän zur Aufnahme vorgeschlagen. Der Vorsitzende macht bekannt, dass am 26. Juli, dem letzten Mittwoch des nächsten Monats, die Generalversammlung abgehalten werde.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Die am 15. Juni abgehaltene Versammlung wurde vom stellvertretenden Vorsitzenden Herrn G. Pohlitz geleitet. An Eingängen waren zu verzeichnen: Die Verhandlungen des dreissigsten Vereinstages des Deutschen Nautischen Vereins in Berlin. Zuschriften von Mitgliedern aus Cuxhaven und hier. Der Vorsitzende berichtete sodann über eine gestern stattgefundene Versammlung von Delegirten verschiedener Vereine betr. Wahl von Stellvertretern zum Schiedsgerichte der Seebereifungsgenossenschaft. Ferner wurde nochmals auf das Landeskomitee des »Deutschen Flotten-Vereins« aufmerksam gemacht und die Anwesenden aufgefordert, diesem Vereine recht zahlreich beizutreten. Hierauf wurden noch einige interne Angelegenheiten zur Sprache gebracht und verhandelt und dann die Versammlung geschlossen.

## Büchersaal.

Abhandlungen aus dem Gebiete des gesammten Schiffbauwesens von C. F. Steinhaus, Schiffbauingenieur. Verlag von L. Friederichsen & Co., Hamburg 1899.

Der Verfasser des jüngst veröffentlichten grossen Werkes hat seinen Inhalt in zwei Abtheilungen gesondert, von denen die erste die Entwicklung des Schiffbaues, die zweite die Fortschritte in der Technik des Schiffbaues in sehr eingehender Weise behandelt. Der erste Theil, die Entwicklung des Schiffbaues, beschäftigt sich mit folgenden Punkten: Die Entwicklung des Schiffbaues im Allgemeinen sowie für die nordatlantische Dampfschifffahrt im Besondern; die Entwicklung der Decksaufbauten; die Anfänge der Benutzung des Wassers als Ballast und die Entwicklung der verschiedenen Systeme für Wasserballasträume; (Wir werden diesem Thema bei anderer Gelegenheit unsere Aufmerksamkeit schenken), die Einführung der Schraubenbugsrboote, sowie die Entwicklung und weitere Verbreitung der Eisbrecher und die Schiffsvermessungen. Aus dem zweiten Theil erwähnen wir das Folgende: Stabilität, Seitenneigungen und Trimmerveränderungen der Schiffe; über unsinkbare Schiffe; die Petroleum-Tankdampfer; über Kohlenverschiffung und die damit verbundenen Gefahren, sowie praktische Vorschläge zur Verminderung derselben; Untersuchungen über den Widerstand des Wassers gegen Schiffe und die Bestimmung ihrer Maschinenkraft für eine gegebene Geschwindigkeit; die Konstruktion und die Bemastung grosser Segelschiffe; die Schwingungsbewegungen der Schiffe; über Werthschätzung beschädigter Schiffe und Zusammenstellung der Kosten für die Reparatur der Beschädigung etc. Zu bemerken ist, dass ca. 40 den Artikeln beigelegte Figuren das Verständniss für den Inhalt ganz bedeutend erhöhen. Indem wir uns auf die Wiedergabe des obenstehenden Inhalts beschränken, verweisen wir auf die dieser Nummer eingelegte Beilage, welche sich weiter mit dem Werk beschäftigt.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 21. Juni 1899.

Ausgehende Frachten sind nach wie vor flau und leblos. Heimfrachten zeigen ein freundliches Bild. Salpeterfrachten von der Westküste Süd-Amerikas sowohl wie Getreidefrachten von Californien sind fest und es werden gute Raten bezahlt. Nachstehend einige Abschlüsse der letzten Woche:

»Stefano Bianchi«, Cardiff/Capetown, 16/—, Kohlen.  
 »Angerona«, Liverpool/Esquimaux oder Victoria V. J., 40/—, per reg.  
 »Sierra Blanca«, Westküste S. A./San Francisco, 17/6 per T. Salpeter.  
 »Lonsdale«, Newcastle N. S. W./Westküste S. A., 17/6  $\frac{1}{2}$  6.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 9. Juni 1899.

Ogleich eine ganze Anzahl Dampfer für volle Getreideladungen verchartert ist, sind die Raten etwas gefallen, weil die Räume freimüthiger angeboten wurde. Frachten von den Provinzen, gleich den Raten in Getreide haben abgenommen, bis zu 45 s., während der Bedarf nach Räume um »Timber« vom Süden zu laden, ebenfalls weniger lebhaft ist, wenn auch keine nennenswerthe Ratenänderung stattgefunden hat. Das Geschäft in Zeitchartern verbleibt begrenzt, weil die Rheder noch immer auf Raten hoffen, wie sie die Charterer gegenwärtig nicht Willens scheinen, zahlen zu wollen. — Seit unserem letzten Bericht ist das Geschäft in Segelschiffsräume abermals recht flau gewesen. Grosse Schiffe werden etwas unbehinderter angeboten; trotzdem bleiben die Raten fest und wir glauben nicht an eine bemerkenswerthe Abnahme. Mittelgrosse und kleine Räume, passend für die Südamerika- und Westindien-Fahrt, verbleibt knapp, ebenfalls ist nur wenig in Kistenöl nach dem fernen Osten und Nichts der Rede werth in Fassöl nach Europa geschehen. »Naval-Stores«-Frachten sind auf der Basis von ungefähr 2 s 9 d und 2 s 10  $\frac{1}{2}$  d für Harz von südlichen Häfen nach Cork f. O. fest.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Masse-ent.
Liverpool, Dpfr.	2d	10/	7/6	10/
London,	2 $\frac{1}{2}$ d	12/6	9/	12/6
Glasgow,	2 $\frac{1}{2}$ d	15/	8/	15/
Bristol	3 $\frac{1}{2}$ d	17/6	11/3	15/
Hull	3 $\frac{1}{2}$ d	15/	12/6	15/
Leith	4d	15/	12/6	17/6
Newcastle	3 $\frac{1}{2}$ d	15/	12/6	15/
Hamburg	37 $\frac{1}{2}$ s	14c.	12cents.	50 mk.
Rotterdam	7c.	18 cts.	13a14 cts.	12a14c.
Amsterdam	7c.	18 cts.	13a14 cts.	12a14c.
Kopenhagen	2/9	17/6	15/	25/
Bordeaux	3/	25 cts.	20c.	\$ 5
Antwerpen	2 $\frac{1}{2}$ d	13/9	10/	17/6
Bremen	42 $\frac{1}{2}$ s	18c.	15c.	12c.
Marseille	2/	17/6	12/6d	20/a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 10 c. — Hamburg 19 c.  
 — Rotterdam 25 c. — Amsterdam 25c. — Kopenhagen  $\frac{1}{2}$  d.  
 — Antwerpen 19 c. — Bremen 19 c. —.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	3/1 $\frac{1}{2}$	3/1 $\frac{1}{2}$	2/6	2/7 $\frac{1}{2}$ , .....
Raff. Petrol. p. Segel ....	.....	2/1a3/1 $\frac{1}{2}$ , .....	.....	24c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	21 $\frac{1}{2}$ c.	20c.	16c.	21 $\frac{1}{2}$ c.



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Steinböf 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreispaltige Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. f.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 26.

Hamburg, den 1. Juli.

XXXVI. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Der deutsche, englische und französische Seeverkehr im Jahre 1897/98. — Hafen- und Dock-Einfahrten sowie Trockendocks. — Verhandlungen des Reichs-Ober-Seeamts. — Seeamtsverhandlungen. — Das Signalisiren bei Nacht nach dem Internationalen Flaggen-Code (Signaltuch). — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten.

Beim Beginn des III. Quartals machen wir unsere geehrten Abonnenten darauf aufmerksam, dass wir die unverweigerte Annahme der nächsten Nummer (No. 27) als Fortsetzung ihres Abonnements ansehen.

**Die Verlagshandlung.**

### Auf dem Ausguck.

Der in Sachen „Creaden“ c. „Oscar“ gefällte Spruch des Hamburger Schiedsgerichtes für Collisions-sachen soll nach Angaben der englischen Fachzeit-schrift „Fairplay“ unseren Vettern jenseits des Kanals missfallen haben. „Fairplay“ hat in seiner genügsam bekannten, hämischen Weise Veranlassung genommen, den Urtheilsspruch in recht persönlicher Art zu kritisiren. Neben der Behauptung, dass, in Anbetracht jenes Urtheils, englische Rheder vor dem Hamburger Schiedsgericht nur geringe Chancen zu Gunsten ihrer Sache haben dürften, wenn die Gegenpartei aus deutschen Rhedern besteht, nennt das Blatt das Urtheil sowie dessen Begründung „something unique“. Abgesehen davon, dass im ersten Theil der Behauptung die Lauterkeit des Charakters der derzeitigen Beisitzer des Schieds-gerichtes gewissermaassen in Zweifel gestellt wird, was beleidigend ist und eine entschiedene Abweisung verdient, ist „Fairplay“ im grossen Irrthum, wenn der Urtheilsspruch „einzig in seiner Art“ genannt wird. Ehe wir hierauf näher eingehen, eine kurze Schilderung des Thatbestandes, der dem Schieds-

gericht Ende Mai zur Beurtheilung vorlag und der ausführlicher in No. 22 zu finden ist:

„D. „Creaden“ (Eigenthum der Limerick S. S. Co.) lag, einen Kahn an der Aussenseite am „Bremer Ufer“ abgebäumt. D. „Oscar“ (Eigenthum von L. F. Matthies & Co.) kam am 19. December, Abends 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr, in den Hansahafen und sollte zwei Liegeplätze hinter „Creaden“ anlegen. Dem Letzteren gegenüber lag D. „Miac“, ebenfalls mit einen Kahn an der Aussenseite abgebäumt, vor „Miac“ lag D. „Romulus“ mit 2 Kähnen an der Aussenseite, der hintere schräg im Fahrwasser. „Romulus“ gegenüber befand sich D. „Carl“, der beim Scheine eines an Bord befindlichen elektrischen Lichtes Ladung übernahm. „Oscar“ wich dem schräg vor „Romulus“ liegenden Kahn nach Steuerbord aus, um dann wieder nach Backbord wendend zwischen „Creaden“ und „Miac“ durchzugehen. Bis „Oscar“ auf gleicher Höhe mit „Carl“ war, konnte wegen der durch das elektrische Licht von „Carl“ hervorgerufenen Blendung das im Fahrwasser Befindliche nicht ausgemacht werden. Sowie „Oscar“ aus der Blendung heraus war, sahen seine Kommandirenden die Fahrtrinne zwischen „Creaden“ und „Miac“ gesperrt. Trotz des sofort gegebenen und prompt ausgeführten Maschinenmanövers „Volle Kraft rückwärts“ fuhr „Oscar“, da er nicht sofort zum Stillstand gebracht werden konnte, gegen „Creaden“ an.“

Die beiderseitigen Schadenersatz-Ansprüche wurden abgewiesen und die Kosten des Verfahrens den Parteien zu gleichen Theilen auferlegt. Dieser Entscheid hat zur Kritik des englischen Blattes geführt, nach dessen Anschauung in einer Kollision von der geschilderten Art, entweder beide Schiffe oder eins schuldig sein müssen, nicht aber, wie geschehen, beide von Schuld freigesprochen und zum Decken des eigenen Schadens verurtheilt werden können. Gegen diese Ausführungen, sowie gegen die bereits erwähnten Behauptungen wandte sich darauf unser Hamburger Rheder, Herr F. Laeisz, in einem Schreiben an „Fairplay“, das dort ab-

gedruckt und mit einem redaktionellen Kommentar versehen ist. Nachdem Herr Laeisz die oben citirte Richter und Boissitzer beleidigende Aeusserung »Fairplay's« wiederholt hat und erwähnt, dass eine derartige leichtfertige Beschuldigung gewiss unterblieben wäre, wenn der Kritiker den »high character« der Herren gekannt, die er indirekt der Parteilichkeit zeihet, wendet er sich gegen das dem Urtheilsspruch vom englischen Blatte zuertheilte Prädikat »unique« in folgender Weise:

... »Sie scheinen von dem Standpunkt auszugehen, dass, abgesehen durch elementare Gewalt, eine Kollision nur durch einen Fehler in der Navigation herbeigeführt werden kann. Unser oberster Gerichtshof (das hanseatische Oberlandesgericht) hat wiederholt eine andere Anschauung vertreten. Kann nachgewiesen werden, dass an Bord richtig und mit der nöthigen Sorgfalt navigirt ist, so trifft den Schiffer keine Schuld, selbst wenn es unverkennbar feststeht, dass das andere Schiff für die Kollision nicht verantwortlich gemacht werden kann. Der entstandene Schaden muss wie ein unabwendbarer (unavoidable) Unfall, wie eine der Gefahren aufgefasst und getragen werden, die nur verbütet werden können, wenn aller Verkehr in engen Durchgangspassagen still steht. Keinesfalls haben Rheder Veranlassung zur Klage, wenn sich die Richter zu solchem Standpunkt bekennen.«

Trotz dieser folgerichtigen Erklärung, der wir vollkommen beistimmen, hält »Fairplay« die Behauptung aufrecht, dass der Urtheilsspruch an jener Seite des Kanals Unzufriedenheit hervorgerufen habe. Nach seiner Anschauung würde ein ähnlicher Fall vor ein englisches Gericht gebracht, die Verurtheilung des fahrenden nicht des abgehäumten Schiffes zur Folge gehabt haben. Ist die Auffassung des englischen Blattes auch nicht identisch mit derjenigen englischer Rheder, die höchstwahrscheinlich gleich Herrn Laeisz keine Veranlassung zur Klage sehen, wenn die Richter jene praktische Anschauung vertreten, so muss man sich doch wundern, dass eine Zeitschrift, von der Bedeutung »Fairplay's« einen so überaus kurzsichtigen — man möchte sagen unmodernen — Standpunkt vertreten und vertheidigen darf, ohne von anderen englischen Blättern rectificirt zu werden. Hier kann der bei politischen Debatten so häufig citirte Ausspruch »Right or wrong, my country« doch keine Anwendung finden.

Die Seeberufsgenossenschaft hat ihren Verwaltungsbericht für das Rechnungsjahr 1898 veröffentlicht. Aus den verschiedenen beachtenswerthen Momenten, auf die in nächster Nummer Bezug genommen werden soll, nehmen wir eines vorweg heraus, die Besetzung der Schiffe. Die Frage, ob ein Bedürfniss besteht, specialisirte Vorschriften für eine ausreichende Besetzung der deutschen Seeschiffe zu erlassen, ist vom Vorstand der Seeberufsgenossenschaft und kürzlich auch von der Technischen Kommission für Seeschiffahrt berathen worden. Auf Grund dessen sind dem Verwaltungsbericht zwei Anlagen beigelegt, die von

einem Mitgliede der Kommission aufgezeichnete Zusammenstellungen derjenigen Fälle enthalten, in denen die Seeämter und das Oberseeamt in den Jahren 1878 bis 1897 Urtheile abgegeben haben, ob die Besetzung ausreichend oder ungenügend war. In 24 Fällen, die sich auf Segelschiffe beziehen, ist die Besetzung als ausreichend erkannt, während bei 25 Seglern und vier Dampfern die unzureichende Besetzung gerügt und in einzelnen Fällen sogar der Vermuthung Raum gelassen wurde, dass bei stärkerer Besetzung »vielleicht der Unfall hätte vermieden werden können« oder wie es an einer Stelle heisst, »es nicht ausgeschlossen ist, dass das Schiff hätte über Wasser gehalten werden können, wenn die Besetzung stärker« usw. Sowohl in den beiden herausgegriffenen Verhandlungen, als in allen anderen stellte sich heraus, dass die Besetzung der betr. Schiffe quantitativ geringer oder qualitativ schlechter gewesen war, als sie nach Einschätzung der Seeberufsgenossenschaft hätte sein sollen. Erwähnt mag hierbei werden, dass es sich mit wenigen Ausnahmen um Fahrzeuge sehr geringer Grössenverhältnisse, kleine Küstenfahrer, handelte. Bei den erwähnten wenigen Ausnahmen trug meistens eine unglückliche Verkettung von Umständen die Schuld, wenn das Seeamt bezw. Oberseeamt Anlass genommen hatte, zu rügen, dass die Mannschaft zu schwach, ungenügend oder unzureichend sei. Nimmt man sich Musse näher die einzelnen Fälle durchzugehen und nicht nur die seeamtlichen Urtheile sondern auch deren Begründung zu lesen, so findet sich manche der Beachtung und Wiedergabe werthe Bemerkung. So geht beispielsweise aus verschiedenen Urtheilen hervor, dass es keineswegs genügt, wenn eine bestimmte Anzahl Personen als Mannschaft an Bord ist, sondern dass in erster Linie grosses Gewicht auf die seemännische Fähigkeit der Einzelnen gelegt werden muss. Anlässlich dieses Themas erinnert sich der eine oder andere Leser gewiss mancher Begebenheiten aus seiner Segelschiffslaufbahn, wo der oben angedeutete Maassstab nicht immer zur Anwendung kam, sondern bei vielen der angeheuerteten »Matrosen« erst auf See nach sehr eingehender Unterweisung die Erkenntniss aufdämmerte, dass ihnen noch Manches zu lernen übrig bleibt, wenn sie — ohne sich und Andere zu täuschen — die nächste Reise als Leichtmatrose weggehen können.

Des Weiteren mag aus dem reichhaltigen Material noch folgender Punkt Erwähnung finden. In einer in Hamburg im Jahre 1895 abgehaltenen Seeamtsvorhandlung wird in der Begründung des Spruches der Frage näher getreten, wie weit es zulässig ist, den Steuermann zu Schiffsarbeiten heranzuziehen; und hierzu wörtlich Folgendes geäussert:

»Dass der Steuermann Lorenz auf dem »Albert« zu Schiffsarbeiten herangezogen wurde, welche nicht zu den

Funktionen eines Steuermanns gehören, findet bezüglich der letzten Reise seine Erklärung in dem Ausfall zweier Mann der Besatzung. Als eine Ordnungswidrigkeit würde es zu bezeichnen sein, wenn dies, wie nach der Beweisaufnahme wohl angenommen werden muss, auch früher geschehen ist, da dies auf eine zu schwache Bemannung des Schiffes schliessen lässt und hierdurch Unzuverlässigkeiten wie im vorliegenden Falle herbeigeführt werden.

Immer mehr bricht in französischen einflussreichen Kreisen die Erkenntniss Bahn, dass die Handelsmarine und die mit ihr eng verbundene Schiffsbauindustrie nicht floriren können, wenn nur solche Angehörigen dieser Gewerbe müssige Erfolge zu verzeichnen haben, die **staatliche Subventionen** geniessen. „Das unbeständige lebhaftes Temperament des Franzosen eignet sich nicht zur Leitung solcher Geschäfte, in denen der kühl-abwägende nüchterne Sinn des Engländers, Holländers und Deutschen so Bedeutendes zu leisten vermag, wird verschiedentlich behauptet, wenn man eine Erklärung für die Stagnation in der französischen Handelsmarine sucht. Obwohl uns bekannt ist, dass die Söhne französischer angesehenen Kaufleute und Rheder anstatt in die weite Welt zu gehen und die Verbindungen ihres Hauses fester zu knüpfen oder zu erweitern, lieber im vergnügungssüchtigen und an Abwechselungen reichen Frankreich verweilen, glauben wir nicht, dass die genannten Symptome die gewünschte Erklärung gewähren. Vielmehr ist unseres Erachtens neben der jeden Verkehr hemmenden französischen Hochschutzzollpolitik das Subventionswesen selbst Schuld, wenn der französische Rheder entgegen seinen nachbarlichen Kollegen Erfolge nicht aufzuweisen hat. Schon die Thatsache, dass jeder Prämienempfänger an gewisse Verpflichtungen gebunden ist, steht einer freien Ausnutzung seiner Kräfte entgegen; sie lähmt in gewissem Sinne die Thatkraft und ist ein Hinderniss zum Entfalten eigener schöpferischer Gedanken. In Frankreich spricht und wundert man sich über die Entwicklung des deutschen Verkehrs, der Handelsflotte und Schiffbauindustrie und schiebt der Ursache jener nicht weniger als freundlich begrüsst Erscheinung alle möglichen, nur nicht die richtigen Motive unter. Die Leute wussten oder wollten bisher nicht wissen, dass unsere, die deutsche Regierung — eine Ausnahme ist hinsichtlich des Auswanderergesetzes gemacht — dem zweifellos richtigen Prinzip huldigt, dass staatliche Bevormundung der natürlichen Entwicklung eines Gewerbes ein Hemmschuh ist. Diese von uns schon stets vertretene bald in die eine oder andere Form gekleidete Anschauung scheint, wie eingangs erwähnt, allmählig auch in französischen parlamentarischen Kreisen Einzug gefunden zu haben. Sowohl das »Paris Journal Officiel« als »Echo de Paris« bringen längere Leit-

artikel, in denen Kritik an den bestehenden Verhältnissen geübt wird und Vorschläge für die Zukunft gemacht werden. Das zuletzt genannte Blatt veröffentlicht zum Schluss des Artikels eine Tabelle über die staatliche Subvention für Schifffahrt, Schiffbau und Fischereiwesen seit dem Jahre 1893. Hier ihre Wiedergabe.

Subventionen.

Jahr	(Post-Dampfer)	Schiffbau	Navigation	Fischerei	Total
	M	M	M	M	M
1893	20 310 000	1 700 000	4 860 000	2 780 000	29 650 000
1894	19 160 000	1 860 000	6 280 000	2 980 000	30 100 000
1895	20 070 000	2 224 000	6 860 000	2 820 000	32 020 000
1896	20 070 000	3 280 000	7 660 000	4 500 000	36 140 000
1897	20 070 000	4 012 000	9 060 000	4 440 000	38 320 000
1898	20 154 000	2 400 000	6 860 000	3 100 000	33 390 000
1899	20 154 000	3 200 000	8 480 000	4 000 000	37 220 000

Wir sehen also, dass zwar 1897 der Höhepunkt erreicht ist und im nächsten Jahre ca. 5 Millionen Mark weniger bezahlt sind, aber auch das für das laufende Jahr abermals eine Erhöhung um 4 Millionen stattgefunden hat. Gelingt es den staatlich Subventionierten, welche ohne Unterlass noch immer die Regierung anklagen, von ihr stiefmütterlich behandelt zu werden, eine abermalige Liebesgabe zu erpressen, dann ist 1897 höchstwahrscheinlich nicht mehr ein Recordjahr. Wir Deutschen, die im eigenen Vaterlande bei den Vertretern eines anderen Berufszweiges als der Schifffahrt Gelegenheit haben, ähnliche Beobachtungen wie die geschilderten machen, werden immer mehr zu der Erkenntniss gelangen, dass nur aus sich selbst entwickelte Gewerbe blühen und gedeihen können.

In Sydney, Nova Scotia, herrscht seit »Lloyds« letzter Veröffentlichung, derzufolge die Stadt zu den **St. Lorenz-Häfen** und nicht wie bisher zu den **atlantischen Häfen** gerechnet wird, grosse Aufregung und Entrüstung. Denn die mit Bezug auf die Versicherungsgebühr gefasste Maassnahme der grossen englischen Classificationsgesellschaft bedeutet für Sydney einen schweren Schaden und für das in nächster Nähe befindliche Halifax ein unerwartetes Geschenk. Der Unterschied der Versicherung nach atlantischen und St. Lorenz Häfen, ist zu Ungunsten der Letzteren 1 %. Die bisher zum Auffüllen der Bunkerkohlen in neuschottischen Häfen angelaufenen Schiffe werden natürlich noch mehr als bisher Halifax bevorzugen. Der dem aufblühenden Seestädtchen durch »Lloyds« zugefügte Schaden wird auch dann nicht weniger fühlbar, wenn, wie es geschehen, die Kohlenverschiffungs-Interessenten in einem öffentlichen weitverbreiteten Protest-Rund-



schreiben der englischen Gesellschaft einen absoluten Mangel der elementarsten geographischen Kenntnisse zum Vorwurf machen.

Mr. Griscom, der Präsident der »American Line«, hält sich gegenwärtig in England auf. Sein Besuch hängt natürlich mit der gestrandeten „Paris“ zusammen, die wahrscheinlich bei den Manacles ihre ruhmvolle Laufbahn beendet hat und deren **Schicksal** einen **Ersatz** im Schiffspark der Rhederei nothwendig machen wird. Man sprach und schrieb sogar schon davon, dass Mr. Griscom einer britischen Werft den Auftrag erteilt habe, einen »Ersatz-Paris« zu bauen. Hat sich eine derartige Nachricht auch bereits in Folge eines entschiedenen Dementis als »Ente« entpuppt, so war es vorher absolut kein Zeichen von Leichtgläubigkeit, wenn Viele die Mittheilung als Thatsache auffassten. Einmal befinden sich für die New-Yorker Rhederei gegenwärtig vier Dampfer auf Clydewerften im Bau, andererseits konnte man angesichts verschiedener früherer Vorgänge wohl glauben, die Amerikaner Line wolle es auf eine Kraftprobe mit ihrer Regierung ankommen lassen. Wir erinnern, dass sich bereits vor mehreren Monaten das amerikanische Repräsentantenhaus mit einer Eingabe der bekannten Schiffbau-firma, Cramp in Philadelphia, zu beschäftigen hatte und sich schlüssig werden sollte, ob der Werft ihrem Antrage gemäss eine grössere als die gegenwärtig durch Gesetz bestimmte Schiffbaubsubvention zu gewähren sei. Soweit uns bekannt, ist Herrn Cramp, der im Einverständniss und vielleicht auf Veranlassung der American Line handelte, eine Antwort im zustimmenden Sinne nicht zugegangen. Wenn der genannten Philadelphia-Werft nun doch über kurz oder lang der Auftrag zu Theil werden sollte, für die American Line einen Schnelldampfer zu bauen, so hält es die Rhederei für zweckentsprechender, lieber einen hohen Kaufpreis (man schätzt 8 500 000 Mk.) zu zahlen und später die ihr gebührende Postsubvention einzuziehen, als auf Letztere zu verzichten und ihrem Schiffspark ein billiges Produkt britischer Schiffbauindustrie einzuverleiben.

### Der deutsche, englische und französische Seeverkehr. (1897 und 1898.)

Das englische Handelsamt hat den Umfang des Seeverkehrs in den Häfen des Vereinigten Königreichs für das Jahr 1898 veröffentlicht. Die »S. G.«, welche den statistischen Angaben einzelne Daten entnimmt, nennt die Veröffentlichung zu umfangreich und bezweifelt, dass der Geschäftsmann, für den die Mittheilungen hauptsächlich Interesse bieten, genügende Muße habe, sich aus

dem Zahlen-Labyrinth zu vernehmen. Das vor einigen Wochen vom Kaiserlichen Statistischen Amt herausgegebene zweite Heft, widmet dem »Seeverkehr in deutschen Hafenplätzen im Jahre 1897« auch eine eingehende ebenfalls mit Zahlen gespickte Betrachtung, ohne den Nachtheil der Unübersichtlichkeit im Gefolge zu haben. Vielmehr möchten wir gerade das Gegentheil behaupten und den deutschen Veröffentlichungen nachsagen, dass man sich nach kurzer Zeit ein verständliches Bild von dem Gegenstand machen kann, der der Besprechung untersteht. Hierbei mag auch gleich das höchst werthvolle Material Erwähnung finden, welches vom handelsstatistischen Bureau Hamburgs zusammengestellt, in voriger Woche unter dem Titel »Tabellarische Uebersichten des Hamburgischen Handels im Jahre 1898« der Oeffentlichkeit übergeben ist.

Die nachstehenden Ausführungen sind unter Zuhilfenahme der drei erwähnten Publikationen und einer im »Moniteur Maritime« veröffentlichten Nachricht des französischen Seeverkehrs für 1898 gemacht.

Es würde zu irrthümlichen Schlüssen Veranlassung geben, wollten wir auf Grund des zur Hand befindlichen statistischen Materials die Angaben über den englischen und französischen Seeverkehr den deutschen gegenüberstellen. Einmal beziehen sich die englischen und auch die französischen Zusammenstellungen auf das Jahr 1898 und die deutschen auf 1897, andererseits spricht der englische und französische Bericht immer von Tons, während die deutschen Daten den Raumgehalt in N.-R.-T. angeben, schliesslich sind in dem Ausweis über den deutschen Seeverkehr diejenigen Schiffe nicht mit einbegriffen, welche zu anderen als Handelszwecken in den deutschen Häfen ein- bzw. ausgelaufen sind. Aus dem andern Material geht mit Gewissheit nicht hervor, ob eine gleiche Maxime auch dort beobachtet worden ist.

Die gesammte Bewegung aller im Seeverkehr des Deutschen Reiches zu Handelszwecken angekommenen und abgegangenen Schiffe bezifferte sich nach Zahl und Grösse im Jahre 1897 auf 154 851 Schiffe zu 33 116 598 R.-T. netto und weist gegen das Vorjahr eine Zunahme um 7315 Schiffe (5 %) und um 2 070 110 R.-T. (6.7 %) auf.

Die Einfuhr in deutsche Häfen wurde 1897 durch 77 117 Schiffe zu 16 489 970 R.-T. (73 490 zu 15 633 827 im Vorjahre) bewerkstelligt. Darunter befanden sich 66 383 Schiffe zu 15 305 328 T. in Ladung. Unter den eingekommenen Schiffen waren 38 357 zu 2 278 420 T. (37 616 zu 2 387 903) Segler und 38 760 zu 14 211 550 T. (35 874 zu 13 245 924) Dampfer. An der Beförderung der Ausfuhr aus deutschen Häfen waren 77 734 Schiffe zu 16 626 628 R.-T. (74 046 zu 15 412 661)

betheiligt, davon 39 009 zu 2 325 586 R.-T. (38 392 zu 2 388 671) Segler und 38 725 zu 14 301 042 (35 654 zu 13 023 990) Dampfer.

Wir sehen also eine ganz bedeutende Zunahme sowohl in der Ein- als der Ausfuhr, soweit Dampfer in Betracht kommen, dagegen eine Minderbetheiligung der Segler im Berichtsjahre gegen 1896. Ein erfreulicheres Bild gewährt die Betrachtung über den Verkehr im Ostseegebiet allein. Erfreulicher allerdings nur insofern, als sowohl in der durch Segler als durch Dampfer beförderten Ein- und Ausfuhr, eine Zunahme zu konstatiren ist, soweit die Räume allein in Betracht kommt. Während die Segler bei der Einfuhr an Zahl grösser, bei der Ausfuhr geringer als im Vorjahre betheiligt waren, haben die Dampfer bei beiden numerisch abgenommen. Ein weiterer Beweis, dass die Durchschnittsgrösse der einzelnen am Verkehr betheiligten Dampfer beträchtlich gestiegen ist. Anders im Nordseegebiet. Hier ist die Verkehrszunahme allein dem Dampfer zu verdanken, während der Raumgehalt der betheiligten Segler um beinahe 250 000 T. zurückgegangen ist. (Was die Segelschiffe betrifft, ist zu bemerken, dass zu dieser Schiffsgattung allgemein auch die Schleppkähne, die mit Dampfkraft über See geschleppt werden, gerechnet sind, obgleich sie nur ausnahmsweise Segel führen.)

Von den sämtlichen im Jahre 1897 in deutschen Häfen ein- bzw. ausgelaufenen Schiffen gehörten 114 327 (73.8 %) zu 17 521 541 R.-T. (52.9 %) der deutschen Flagge an, darunter 54 879 Dampfer zu 14 694 592 T. (51.5 % vom Gesamt-raumgehalt.) Nach Maassgabe des Raumgehalts betheiligten sich preussische Dampfer mit 19.1 %, hamburgische mit 18.0, bremische mit 11.3, mecklenburgische 1.4, lübeckische 1.2 etc. am Verkehr. Unter den fremden Flaggen hat dem Raumgehalt nach die britische die erste Stelle, nämlich 28.6 % vom Gesamtverkehr und 32.1 % vom Gesamt-Dampferverkehr. Dann folgt die dänische Flagge mit 5.6 resp. 5.4 %, die schwedische 4.8 resp. 4.1 %, die norwegische 3.8 resp. 3.6, die niederländische 1.7 resp. 1.2, die russische 1.3 resp. 0.8, die französische 0.5 resp. 0.5 % etc.

Untersucht man die Verkehrsverhältnisse des Ostseegebietes, so ergibt sich, dass der weit-aus grösste Theil aller angekommenen und abgegangenen Schiffe von ausländischen Häfen kam oder nach diesen bestimmt war, denn es entfielen im Berichtsjahre 50.5 % von der Zahl und 74 % von dem Raumgehalt aller Schiffe auf den Verkehr mit dem Auslande. Der Verkehr der deutschen Ostseehäfen unter sich betrug 44 bzw. 22 % (d. h. nach der Zahl und nach dem Raumgehalt) des Gesamtverkehrs des Ostseegebietes, während der Verkehr mit den deutschen Nordseehäfen 5.5 resp. 4.0 ausmachte. Trotz dieses geringen Prozent-

satzes war die Steigerung des Verkehrs seit 1893 grade mit den Nordseehäfen am Bedeutendsten, denn sie betrug 73.1 bzw. 27.5 %.

Diese Verkehrszunahme ist, wie das Kaiserliche statistische Amt ausdrücklich betont, »durch die Errichtung und Vermehrung regelmässiger Dampferlinien nach den Rheinhäfen und durch die grössere Ausdehnung der Schifffahrt mit Hamburg und Bremen hervorgerufen, zu welcher die im Juni 1895 erfolgte Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals beigetragen hat.«

Wir sind fest überzeugt, dass die nächstjährigen Aufmachungen noch ganz bedeutend höhere Ziffern ergeben werden, denn gerade im Jahre 1898 hat der Verkehr des Kanals einen hervorragenden Aufschwung genommen. Und das gegenwärtige Jahr steht gewiss nicht hinter seinem Vorgänger mit Bezug auf den Kanalverkehr zurück, sondern es lässt sich schon heute auf Grund unserer vierzehntägigen Publikationen über den Verkehr, eine Verkehrszunahme nachweisen. Demnach hätten die Befürworter des Staffeltarifs für den Kaiser Wilhelm-Kanal alle Ursache zufrieden zu sein, denn, soweit uns bekannt, wünschen sie ihre vorgeschlagene Art der Tarifierhebung hauptsächlich deshalb einzuführen, damit neben dem Elbe-Ostseeverkehr auch der ausserelbische sich entwickle.

Von der Gesamtschiffsbewegung des Nordseegebietes kamen im Berichtsjahre nach der Schiffszahl 66.2 %, nach dem Raumgehalt 18.3 % auf den Verkehr der deutschen Nordseehäfen unter sich; 30.1 bzw. 79.5 auf den Verkehr mit ausserdeutschen Häfen und 3.7 bzw. 2.2 % auf den mit deutschen Ostseehäfen.

Betrachtet man die Antheilnahme der Schiffe deutscher und fremder Flagge am Verkehr der beiden Seegebiete, der Ost- und der Nordsee, so stellt sich heraus, dass der Verkehr des Ersteren mit 38.2 bzw. 52.6 % durch fremde Schiffe bewerkstelligt ist, während im Nordseegebiet die deutsche Flagge überwiegt und die fremde nur mit 17.7 bzw. 44.0 % betheiligt war.

Wenden wir uns nun dem Seeverkehr in den Häfen des Vereinigten Königreichs zu. Das vom Handelsamt jüngst veröffentlichte und bereits erwähnte voluminöse Blaubuch giebt an, dass 1898 der Raumgehalt aller in den Häfen des Vereinigten Königreichs ein- bzw. ausgelaufenen Schiffe 200 848 056 T. betragen hat. Diese Ziffern bedeuten eine Zunahme gegen das Vorjahr um etwa 4 714 000 T. Trotz dieser, vom englischen Standpunkte, erfreulichen Erscheinung hat die Einfuhr von 101 442 082 T. in 1897 auf 100 547 373 T. im Berichtsjahre abgenommen. Der gesammte Zuwachs kommt also allein der Ausfuhr zu Gute.

Diese Einfuhrabnahme fällt nicht nur auf die durch britische Schiffe transportirte Räume, sondern

auch auf die durch fremde Flaggen. Ebenso hat an dem Aufschwung der Ausfuhr nicht allein die britische Flagge Theil. Nachstehende Gegenüberstellung gewährt besser als lange Auseinandersetzungen ein klares Bild.

## Einfuhr.

	1898	1897	1896
Britische Schiffe	85 132 533 T.	86 806 760 T.	84 824 074 T.
Ausländ. Schiffe	15 414 840 T.	14 636 322 T.	13 269 380 T.

## Ausfuhr.

Britische Schiffe	100 300 683 T.	94 692 756 T.	91 595 055 T.
Ausländ. Schiffe	15 483 938 T.	—	12 901 017 T.

Die letztjährigen Angaben bedürfen, wenn sie als Maassstab für die Verkehrsentwicklung dienen sollen, noch einiger ergänzender Bemerkungen. Seit dem April v. J. werden die in der Themsemündung beschäftigten Schiffe nicht mehr zur Küstenfahrt gerechnet, andererseits sind, entgegen dem bisherigen Grundsatz, die mit Ballast von London abgegangenen »Collier« im letzten Jahre unerwähnt geblieben.

Das Blaubuch anterscheidet ferner die aus fremden Ländern angekommenen und die in der Küstenfahrt thätigen Schiffe. Zur Kategorie der ersteren gehören:

	1898	1897	1896
Britische Schiffe	31 856 934 T.	32 191 458 T.	30 881 919 T.
Ausländ. Schiffe	13 208 410 T.	12 731 870 T.	11 595 540 T.

Nur die vorstehende Tabelle kann maassgebend sein, will man sich ein ungefähres Bild vom überseeischen Verkehr machen, nach dessen Umfang man eigentlich gewohnt ist die Werthschätzung eines handeltreibenden Landes zu bemessen. Findet diese Regel auch im vorliegenden Falle Anwendung, so lautet das Resultat der Untersuchung, obgleich der Umfang der ganzen Einfuhr noch eine — allerdings minimale — Erhöhung erfahren hat, doch, im englischen Sinne, keineswegs günstig. Nicht allein, dass die durch britische Schiffe beförderte Einfuhr aus überseeischen Ländern seit dem Vorjahr eine Abnahme um 334 525 Tons erfahren hat, sondern auch der Antheil der Schiffe unter fremder Flaggen ist um 526 540 T. erhöht. Das ist eine höchst beachtenswerthe und in früheren Jahren noch nicht beobachtete Erscheinung. Leider fehlen uns die Angaben über die Antheilnahme der verschiedenen Flaggen am britischen vorjährigen Verkehr. Wäre Das nicht der Fall, so böte sich wahrscheinlich die willkommene Gelegenheit, eine Erhöhung des deutschen Prozentsatzes konstatiren zu können. Nicht unwesentlich hat auch die in 1898 mehr als vorher am britischen Verkehr theiligte japanische Flagge zur Vergrößerung der Zahl mit beigetragen.

Und nun zum französischen Seeverkehr. Soweit es sich um die durch ausländische Schiffe nach und von französischen Häfen beförderte Ein- resp. Ausfuhr im Jahre 1898 handelt, lässt sich

eine Zunahme gegen das Vorjahr nachweisen. Ein vom französischen Standpunkt ähnliches günstiges Resultat kommt nicht heraus, wenn nur der durch einheimische (franz.) Schiffe vermittelte Verkehr der Betrachtung untersteht.

Zu bemerken ist, dass in den nachstehenden Angaben unter »Schiffen«, Dampfer, Segler und Fischerfahrzeuge zu verstehen sind und die angeführten Tons Gewichttons bedeuten, à 1000 kg. Im Jahre 1897 sind in allen französischen Häfen insgesamt 25 511 Schiffe zu 14 927 134 T., gegen 26 177 Schiffe zu 15 939 106 T. im Berichtsjahre eingelaufen, während die Ausfuhr 1897 einen Raumgehalt von 10 346 239 T. gegen 10 670 960 T. im Jahre 1898 umfasste. Die Antheilnahme französischer und ausländischer Schiffe am Gesamtverkehr gestaltete sich folgendermassen:

## Einfuhr.

	1898	1897
Französische Schiffe	4 480 166 T.	4 469 566 T.
Ausländische Schiffe	11 459 940 T.	10 457 568 T.

## Ausfuhr.

	1898	1897
Französische Schiffe	4 171 281 T.	4 348 374 T.
Ausländische Schiffe	6 490 671 T.	5 997 865 T.

Hierbei mag noch bemerkt werden, dass die französische (d. h. die durch franz. Schiffe beförderte) Einfuhr aus den Colonien und den unter Protektorat stehenden Ländern gestiegen ist: von 1 733 738 auf 1 739 597 T., die der heimischen Hochseefischerei von 57 129 auf 57 560 T. und die von europäischen Ländern von 1 724 557 auf 1 758 818 T., dagegen gefallen: aus überseeischen Ländern von 954 142 934,182 T. Die ausländische (die durch ausländische Schiffe vermittelte) Einfuhr hat zugenommen: von den Colonien und den unter Protektorat stehenden Ländern von 115 708 auf 142 327 T., aus europäischen Ländern von 776 374 auf 796 216 T. und aus überseeischen Ländern von 2 578 396 auf 3 410 397 T.

Hinsichtlich der oben erwähnten durch französische Schiffe beförderten Ausfuhr ist zu vervollständigen, dass dieselbe nach den französischen Colonien etc. von 1 756 410 nach 1 650 161 T., die der Hochseefischerei von 60 123 nach 59 631 T. und die nach europäischen Ländern von 1 686 884 T. nach 1 597 282 T. abgenommen hat, während die nach aussereuropäischen Ländern durch französische Schiffe ausgeführten Waaren von 844 957 auf 864 207 T. gestiegen sind. Die durch ausländische Schiffe beförderte Ausfuhr stieg: nach den französischen Colonien etc. von 48 349 auf 61 478 T., nach europäischen Ländern von 4 815 693 auf 5 153 023 T. und nach überseeischen Ländern von 1 133 825 auf 1 285 170 T. (alle gegenübergestellten Zahlen bedeuten die Ergebnisse von 1897 und 1898.)

Wir beschränken uns auf der Registrirung vorstehender Zahlen und weisen auf den in dieser



Nummer an anderer Stelle abgedruckten Artikel über das französische Subventionswesen hin. Dort ist versucht, die Ursache der Stagnation im französischen Seeverkehrswesen zu erklären.

Zum Schluss mag noch eine Gegenüberstellung des 1898er Seeverkehrs (Küstenfahrt ausgeschlossen) der drei grossen Welthäfen London, Hamburg, Liverpool, Erwähnung finden.

	London	Hamburg	Liverpool
Angekommene Schiffe	9 437 746 T.	6 667 158* R.-T.	6 170 454 T.
Abgegangene Schiffe	7 158 438 T.	6 779 840* R.-T.	5 908 348 T.
	16 596 184 T.	13 446 998 R.-T.	12 168 802 T.

London hat die seit langen Jahren behauptete Ehre, die erste Seestadt zu sein, auch diesmal behalten. Nicht aber darf die alte Merseystadt, die einst sogar der Hauptstadt des Ver. Königreichs ein gefährlicher Rivale war, noch heute auf solchen Ruhm Anspruch machen. Sie ist von Hamburg um mehr als 1 Million Tons überflügelt. Wir glauben nicht, dass sich die Rangordnung der drei grossen Seestädte zu Gunsten Liverpools verschieben würde, wenn auch der Küstenverkehr hinzugerechnet wird. Wohl ist bekannt, dass der Londoner Küstenverkehr ganz bedeutend ist und ca. 3 bis 4 Millionen Tons umfasst, aber selbst wenn die Küstenfahrt Liverpools relativ dieselben Dimensionen einnähme, würde Hamburg die zweite Seestadt bleiben.

Was nun New-York anbetrifft, so umfasste der Waarenverkehr im Jahre 1897 insgesamt (Ein- und Ausfuhr) 15 343 242 T. gegen 15 797 659 T. Londons in demselben Jahre. Es ist, wie wir schon im vorigen Jahre in No. 49 andeuteten, nicht unwahrscheinlich, dass London noch vor der Jahrhundertswende den Namen »Weltmetropole« an New-York abgeben muss. S.

## Hafen- und Dock-Einfahrten sowie Trockendocks.

In der «Institution of Civil Engineers» hielt jüngst Mr. Davison einen Vortrag, in dem er den Nachweis zu bringen versuchte, dass die Dimensionen, Länge, Breite und Tiefe der Docks, resp. ihre Konstruktion in Zukunft eine von dem bisher üblichen Brauch abweichende Form annehmen müssten und zwar nach Maassgabe der rapiden Grössenzunahme der Schiffe in Verbindung mit deren Aenderung in der Gestalt und Form. In welcher Weise dieser Anregung entsprochen werden muss, ist eine recht schwierige Frage; sie bedarf zu ihrer Lösung Capital und Ausdauer. Denn es ist bekannt, dass für jede Fahrt, d. h. für jede Route, als z. B. die nordatlantische, die südamerikanische, die Capfahrt etc., an die dazu erforderlichen Schiffe bestimmte, von einander verschiedene Anforderungen hinsichtlich ihrer Grösse und Bauart zu stellen sind.

Weil Docks für Schiffe und nicht Schiffe für Docks gebaut werden, sollte das gegenwärtig hauptsächlichste Bestreben darauf gerichtet sein, die Docksbauten der veränderten Schiffs-

form anzupassen. Zum Beweis für den Unterschied in den Grössenverhältnissen der Schiffe, je nachdem sie in der einen oder anderen Route Beschäftigung finden, stützt sich Mr. Davison auf folgende Tabelle:

Dampfer	Brutto- tonnage	Länge	Breite	Tiefgang
1) Nordamerikanische Fahrt.	T.	Fuss	Fuss	Fuss
Kaiser Wilhelm der Grosse	14349	627.4	66.0	27.0
Lucania	12952	601.0	65.2	
Kaiser Friedrich	12481	581.7	63.0	
Pretoria	12250	560.0	62.0	
St. Louis	11629	535.5	63.0	
St. Paul				
Oceanic	17000	704.0	68.0	28.5
Deutschland (im Bau)	16000	—	—	
2) Cap-Fahrt.				
Briton	10248	530.0	60.3	
Carisbrook Castle	7626	485.0	56.0	
3) Ost-Asiatische u. Austral. Fahrt.				
India	7911	499.9	54.3	
Ophir	6910	465.0	53.4	
Polynesian	6506	482.0	49.2	
4) Süd-Amerikanische Fahrt.				
European	8194	475.9	55.0	
Orizaba	6298	460.0	49.3	
Danube	5946	420.0	52.0	
5) Grosse Frachtdampfer.				
Algoa	7575	455.0	58.0	
Milwaukee	7317	470.0	56.1	26.0

Zu bemerken ist, dass nach Annahme des Redners möglichst die grössten Schiffe für die verschiedenen Routen erwähnt sein sollen. Unseres Erachtens übertreffen verschiedene der in der ostasiatischen Fahrt eingestellten »Lloyd-« und »Packetfahrt«-Dampfer die unter dieser Rubrik genannten englischen Schiffe an Grösse und Tiefgang.

Jede Prophezeiung über die etwaige Maximalgrösse der Zukunftsschiffe ist müssig und dürfte wenig Glauben finden, wenngleich die Tiefe des Fahrwassers der Häfen, nach und von denen die einzelnen Schiffe zu fahren bestimmt sind, einen Anhalt geben könnte. In der nordatlantischen Fahrt unterzieht Mr. Davison New-York und Liverpool einer Betrachtung mit Bezug auf das Gesagte. Der Tiefgang auf der New-York-Barre ist gegenwärtig 30', beabsichtigt ist ihn auf 40' zu erhöhen; in Liverpool beträgt er 26' bei Niedrigwasser, während täglich Bagger im Sinne einer grösseren Hafenvortiefung thätig sind. Im Suez-Kanal darf der Tiefgang des Schiffes 25' 7" nicht übersteigen. Die La Plata-Wassertiefe beträgt 20 Fuss. Nach Feststellung erwähnter Daten, widmet der Redner dem Lieblingsthema britischer Rheder einige Zeit. Er klagt über die Leuchtfeuer- und Hafenabgaben und behauptet, dass Ausländer von ihren Regierungen in jeder nur denkbaren Art Unterstützung und staatliche Subventionen erhalten, im Gegensatz zu den einheimischen (den britischen) Rhedern, die auch ohne solche Liebesgaben Vortheile zu erringen vermögen. Unter den ausländischen Rhedern sind, da in der obenstehenden Tabelle ausser englischen Dampfern nur deutsche erwähnt sind, in erster Linie deutsche zu verstehen. Und da nach des Redners Meinung unsere (die deutschen) Rheder nur infolge von Prämien aller Art auf Erfolge weisen können, begeht er denselben Irrthum, wie sein Landsmann, Sir Whittall in Konstantinopel, der, wie wir Das in No. 22 erwähnt haben, jeden Erfolg deutscher Rheder und Kaufleute, auf Konto des deutschen Staatsäckels schreibt.

Betrachtet man die Dock-Einfahrt der hauptsächlichsten Häfen, fährt der Redner fort, so führt Das in Zusammenhang mit dem in Rede stehenden Thema zu manchen Betrachtungen nützlicher Art. Wir finden:

1) Hafen- und Dockeinfahrten: in Liverpool von 100' Breite und 600' Länge (Bassins mit 520' resp. 1150' sind

\*) Im Küstenverkehr, d. h. aus deutschen Häfen kamen 1898: 4533 Schiffe zu 680 960 T., nach deutschen Häfen gingen 4185 Schiffe zu 613 493 T.

in Aussicht genommen); London, Royal Albert 80' zu 550', Tilbury 80' zu 700'; Hull 80' zu 550'; Newcastle 100' zu 320'; Belfast 100' zu 80'; Barrow 80' und 100' zu 700'; Leith 60' zu 350'; Manchester Schiffs-Canal 80' zu 600'; Plymouth 80'; Cardiff 80' zu 600' (ein neues Dock im Bau 80' bis 100' Breite und 800' Länge); Newport 72' zu 503'; Swansea 60' zu 500'; Antwerpen 81' Breite; Amsterdam-Canal, alte Einfahrt 60' zu 394', neue 82' zu 738'; Kaiser Wilhelm-Kanal 82' zu 492'; Bombay 80' etc. etc.

2) Trockendocks: London, Blackwall 471×65×23; Tilbury 846×70×35; Liverpool, New Canada Erwing Dock 925×94×42.4 (grösstes Trockendock der Welt); Birkenhead 750×85+26.7; Belfast 800×80×25.8; Glasgow 880×83×26.6; Southampton 660×91×32.6; Plymouth 464×80×22; Hull 550×65×21.6; Leith 410×70×21; Barrow 500×60×22; Newcastle 550×80×26.8; Cardiff 618×62×27; Newport 520×65×32; Antwerpen 459×81×23; Bordeaux 540×72×27; Dünkirchen 622×68×26; Genua 622×68×26; Bremerhaven 700×80×31; Brooklyn 595×85×25; Sydney 610×66×30 und 608×84×32; Buenos Ayres 587×65×26; Valparaiso 617×87×30.

Die Mittschiffs-Form des Schiffskörpers bei grossen Frachtdampfern hat sich merklich gegen früher geändert, und stellt beinahe ein rechtwinkliges Viereck dar, sodass die nach innen gewölbte Einfahrt, wie sie in den meisten Docks- und Hafeneinfahrten üblich ist, abgeschafft werden muss und einer platten rechtwinkligen Platz machen. Es ist zu empfehlen, Trockendocks mit wasserdichten aber beweglichen Abtheilungen zu versehen, damit einzelne kleine oder ein grosses Schiff zur Zeit gedockt werden können.

Beim Bau eines Docks resp. Quais muss darauf Bedacht genommen werden, dass alle getroffenen Vorrichtungen im Sinne einer schnellen Beförderung des Schiffes arbeiten. An Kränen und Waggons darf ebensowenig gespart werden, wie an zureichendem Platz für die gelöschten bzw. zu ladenden Güter. Ein weiterer Umstand, auf den hauptsächlich zu achten sein wird, betrifft die Wassertiefe. Dieselbe muss so beschaffen sein, dass bei Niedrigwasser das Schiff nicht den Grund berührt, schief fällt und dadurch die Löscho- oder Ladearbeiten unterbricht. Schnelle Abfertigung des Schiffes ist die Hauptsache.

Stehen auch einzelne von Mr. Davison gemachten Mittheilungen streng genommen gar nicht mit einander in Zusammenhang und hält der Redner eigentlich nicht, was er eingangs verspricht, so finden sich doch so verschiedene der Beachtung werthe Daten und »hints«, dass eine Reproduktion der Rede wohl werth war, hier zu erfolgen.

Wir geben dem Redner vollkommen Recht, wenn er seine Ansprache mit den Worten schliesst: »Schnelle Abfertigung des Schiffes im Hafen ist die Hauptsache.« Die Unterhaltungskosten eines unserer grossen Dampfer sind so erheblich, dass jede Verzögerung in der Abfertigung bei dem niedrigen Frachtenstand recht fühlbar wird. An Maschinen und Bequemlichkeiten darf, sofern dieselben die Entlöschung oder das Beladen des Schiffes zu beschleunigen vermögen, keine Quaiverwaltung sparen. Thut sie es doch, so wird der Hafen bald in Verruf kommen und gemieden werden. Dasselbe Schicksal steht demjenigen Hafen bevor, dessen Verwaltung unterlässt, das Fahrwasser entsprechend zu vertiefen. Nichts spricht sich schneller herum und Nichts wird lieber von der Presse des Concurrenten aufgenommen und in entstellter Weise ausgeschmückt, als herausgestellte Mängel hinsichtlich der Accommodationen eines modernen und gar noch bedeutenden Hafens. Wir erinnern hierbei an Antwerpen.

Seit mehr als einem Jahre ist die englische und dänische den Rhodern der beiden Ländern ergebene Tagespresse bemüht, die offenkundigen Mängel der Hafeneinrichtungen Antwerpens an Licht zu ziehen. Trotz aller gegentheiligen Mittheilungen

der dortigen Handelskammer ist die Nachricht, dass in Antwerpen unzulängliche Hafenanlagen bestehen, — wir lasen eine daraufbezügliche Notiz kürzlich in einem Sydney-Blatt — in allen Verkehrscentren verbreitet. Mögen die Mahnworte des Engländers, an seine Landsleute gerichtet, den Behörden und Verwaltungen unserer deutschen Seehäfen in steter Erinnerung bleiben.

Wir betrachten das Vorgehen der englischen und deutschen Blätter keineswegs als Gebässigkeit sondern vielmehr als eine gute That. Denn berücksichtigt man die täglichen Unterhaltungskosten eines unserer Leviathan und nimmt an, dass nur in Folge unzureichender Hafenanlagen bei der jedesmaligen Abfertigung (Löschen und Laden) ein Tag verloren geht, welcher Verlust für den Eigenthümer, wenn während der Dauer eines Jahres ein in der Nordatlantischen Fahrt beschäftigter Dampfer diesen Betrachtungen zu Grunde liegt.

Die Herstellungskosten eines grossen Schiffes betragen ca. 1½ — 2 Millionen Mark, die tägliche Unterhaltung incl. der Verzinsung des Capitals erreicht mindestens die Höhe von 2000 Mark. Ein solcher Dampfer macht etwa 10 Rundreisen im Jahre, ist also 20 Mal im Hafen. Würde nun bei der jedesmaligen Abfertigung ein Tag verloren gehen oder in entgegengesetzter Richtung, infolge ausserordentlich praktischer Löscho- u. Ladevorrichtungen ein Tag gewonnen, so kommt die beträchtliche Summe von ca. 40000 Mark im Jahre heraus, die mehr resp. weniger zur Unterhaltung des Dampfers verausgabt ist. Mr. Hunter, der in einem ebenfalls den Civil Engineers gehaltenen Vortrage, diese Berechnung aufgestellt hat, bemerkt, dass angesichts erwähnter Daten die in den grossen Rhedereibetrieben gebräuchliche Eile, das Arbeiten Tag und Nacht, das ständige Jagen und Hasten, wohl zu begreifen, ja selbstverständlich ist.

Nie und nirgends kann das Sprichwort »time is money« zutreffender, als bei den grossen Dampfer-Rhedereien zur Anwendung kommen.

## Verhandlungen des Reichs-Ober-Seeamts.

**Strandung des Kieler Dampfers „Hinrich“, Kapt. Schrader,** zwischen Lönstrup und Hirtshals an der Westküste von Jütland, verbunden mit Totalverlust des Schiffes. Der Unfall ist von dem Seeamt zu Flensburg untersucht und dem Schiffer Schrader die Refugniss zur Ausübung des Schiffergewerbes entzogen. Gegen diesen Spruch hatte der Gemeinsschafts-Berufung an das Reichs-Ober-Seeamt eingelegt. Als Reichskommissar war Kapitän zur See z. D. v. Treuenfels-Flensburg anwesend, als Vertreter des kranken Schiffers der Navigationslehrer Hahn aus Leer.

Der genannte Dampfer war am 8. Dezember 1898 von Bornholm in See gegangen. Am 9. hatte man May Island zwei Seemeilen zu N. gepöilt. Von dort aus wurde der Kurs auf 0¼ S magnetisch gesetzt, bis ¼ 9 Uhr 0¼ N geändert und am 10. Dezember 4 Uhr Morgens wieder auf 0¼ S. Nach dem Logg hatte man gegen Mittag auf dem letztgenannten Kurse 57 Seem. gemacht. Man stand damals nach observirter Sonnenhöhe auf 57° 23' N; darauf wurde wieder N 6¼ Seem. gesteuert und ergab das Logg um Mitternacht des 10.—11. Dez. 90 Seemeilen. Auf diesem Kurse stiess das Schiff um 4 Uhr 30 Min. Morgens plötzlich auf; alle Anstrangungen, das Schiff wieder abzubringen, misslangen, ebenso wie die Versuche, mittels des Raketenapparates vom Lando aus eine Verbindung mit dem Schiffe herzustellen. Erst durch Rettungsboote gelang es, die Mannschaft zu retten. Ein herbeigerufener Spitzer'scher Bergungsdampfer hatte noch versucht, das Schiff abzuschleppen, hatte aber nichts ausgerichtet.

In einer ausführlichen Begründung seiner Beschwerde gegen den seeamtlichen Spruch legte Kapitän Schrader die Umstände dar, die ihn von dem Gebrauch des Lothes ab-

hielten und suchte auch seine Navigirung zu rechtfertigen. Wenn er trotz der hohen See und dem heftigen Sturm gelothet hätte, und ein Unglück an Menschenleben vorgekommen wäre, hätte man ein Recht gehabt, zu sagen, der Kapitän wusste, dass er in dieser Situation nicht lothen durfte und habe trotzdem Menschenleben riskirt. An ein Beidrehen des Schiffes war nicht zu denken; er hätte bei dem Wetter sein Schiff gar nicht über die Dwarseeelage hinausbekommen, ohne es in ganz gefährlicher Weise »Vollampf« in die See zu treiben. Als der Kapitän gegen 2 Uhr nach Mitternacht infolge Ermüdung in die Kajüte des ersten Steuermanns gegangen war, um sich aufzuwärmen, hatte er dem Steuermann auch gesagt, dass er ihn sofort wecken solle, sobald irgend etwas in Sicht käme. Gegen 4 Uhr wurde er denn auch geweckt mit den Worten, dass Backbord voraus das Ein-Minuten-Blukfeuer von Lindesnaes in Sicht sei. Er ging sofort auf die Brücke, verfiel aber, da er die Uhr des Sturmes und Spritzwassers wegen nicht gebrauchen konnte, momentan in denselben Irrthum, wie der Steuermann, zumal er durch die Strapazen und dem kurzen Schlaf, in den er verfallen gewesen, sich etwas schätzungsunfähig vorkam. Bestimmend und geradezu verführend habe aber das Erblicken eines Blaufeuers gewirkt, das alle an Bord für das Feuer eines Lootsenfahrzeuges hielten, während es in Wirklichkeit das Nothsignal eines gestrandeten Schiffes war. Die früheren Unfälle (dem Kapitän war früher wegen der Strandung des Dampfers »Bernhard« das Patent entzogen, jedoch später wieder zugestellt) könnten bei einem Spruche doch nicht in Betracht kommen, nachdem er seitdem bereits wieder zehn unfalllose Seefahrtsjahre mit etwa 400 Reisen, davon reichlich 200 Winterreisen in der Ost- und Nordsee, hinter sich habe. Zudem habe das Seeamt Flensburg seit 1888 nicht nur nichts Nachtheiliges über ihn gehört, sondern es habe sogar 1895 seine Journalführung gelobt. Am Schluss seiner Begründung bat Kapitän Schrader, ihm das Patent zu belassen.

Der Reichskommissar führte hierauf aus, dass jeder Schiffer wisse, dass das Loth ein so vortreffliches Hilfsmittel zur Bestimmung des Schiffsortes sei, dass man sich desselben eher zu viel als zu wenig bedienen solle. Hatte der Kapitän das Loth rechtzeitig angewendet, wäre die Strandung sicher vermieden worden. Das Unterlassen des Lothens sei um so unverständlicher bei einem Schiffer, der bereits zweimal in seeamtlicher Untersuchung gestanden habe. Auch sei es unerklärlich, wie die beiden Feuer von Lindesnaes und Hirtshals, die doch einen ganz verschiedenen Charakter haben, verwechselt werden konnten.

Der Rechtsbeistand wandte sich gegen die Ausführungen des Reichskommissars und schilderte den Kapitän Schrader als einen äusserst tüchtigen Seemann, der sich der Achtung all seiner Kollegen und der Rheder erfreue. Auch sei er wegen dieser seiner Tüchtigkeit, als ihm im Jahre 1888 das Patent entzogen worden war, trotzdem er nur als Steuermann angemustert war, als zweiter Kapitän gefahren.

Sodann ging der Reichskommissar nochmals auf all die Umstände bei dem Unfälle ein und verhartete dabei, dass selbst unter den schwierigsten Verhältnissen bei einer so geringen Wassertiefe (20 m) das Lothen sehr leicht angängig sei. Wenn gleich ein Patentloth nicht vorhanden war, hätte hier ein einfaches Loth seinen Zweck ebenso erfüllt. Dass der Kapitän Schrader, trotzdem ihm das Patent entzogen war, dennoch als Kapitän gefahren, sei eine Umgehung des Gesetzes, was zu rügen sei.

Nach dem Schlusswort des Rechtsbeistandes zog sich das Kollegium zur Berathung zurück. Nach derselben verkündete der Vorsitzende, dass das Reichs-Oberseeamt beschlossen habe, den Spruch des Seeamts Flensburg vom 1. März d. J. zu bestätigen. Bei der Entscheidung kämen zwei Punkte in Betracht. Es könne anerkannt werden, dass dem Schiffer verschiedene

Entschuldigungsmomente zur Seite ständen, die von Seiten des Rechtsbeistandes geltend gemacht worden seien; doch komme es darauf an, ob der Schiffer die Möglichkeit hatte, zu lothen und dann, ob er dazu verpflichtet war, um das Schiff vor dem Untergange zu retten. Beide Fragen seien zu bejahen. Zwar habe der Schiffer geltend gemacht, dass ein starker Sturm mit hoher See geherrscht habe, zu hoch, um beidrehen zu können. Demgegenüber komme aber in Betracht, dass bei der geringen Wassertiefe von dem Loth Gebrauch gemacht werden konnte. Aber auch abgesehen davon, nahm das Oberseeamt an, dass es bei den Wetterverhältnissen unbedingt geboten gewesen wäre, das Schiff beizudrehen. Allerdings lag Gefahr vor, aber selbst die Gefahr einer Beschädigung des Schiffes oder die, einen Mann der Besatzung zu verlieren, mussten mit in den Kauf genommen werden, um das Schiff vor dem Untergang zu retten. Die andere Frage sei, ob der Schiffer verpflichtet war, zu lothen. Der Schiffer hat ausgeführt, das Feuer von Lindesnaes gesichtet zu haben. Zu diesem Glauben war er an sich berechtigt, denn der gesteuerte Kurs führte dorthin und konnte er annehmen, er sei noch nicht so weit voraus, als er nach seinem Logg annehmen musste. Aber der Schiffer hat selbst ausgeführt, dass er sich unsicher gefühlt habe, ob er Lindesnaes vor sich habe. Unter diesen Umständen war er verpflichtet, von dem sicheren Mittel der Navigation Gebrauch oder doch wenigstens den Versuch zu machen, das Loth zu werfen, das sei nicht geschehen. Das Oberseeamt habe aber von jeher auf dem Standpunkt gestanden, dass bei den oft geringen Wassertiefen der Nordsee der Gebrauch des Lothes unbedingte Pflicht eines jeden Schiffers sei. Dieser Pflicht habe der Schiffer Schrader aber nicht genügt und damit bewiesen, dass ihm die Eigenschaften fehlen, welche zur Führung eines Schiffes nothwendig seien und deshalb musste auf die Bestätigung des seeamtlichen Spruches erkannt werden.

**Gasexplosion auf dem Hamburger Dampfer »Titus«.** Die Thatsache ist kurz folgende: Der Dampfer »Titus« war mit einer Ladung Anthracitkohlen von Swansea nach Stettin abgegangen. Bis zur Südküste Englands waren die Luken offen gehalten, dann wegen stürmischen Wetters geschlossen. Beim Eintritt in den Kaiser Wilhelm-Kanal hatte der Schiffer unterlassen, die Luken wieder zu öffnen. Er hatte dies vergessen, weil er mit der Navigirung des Schiffes, das er, weil nicht versichert, nicht dem Lootsen allein überlassen wollte, zu thun hatte. Die Matrosen Möller und Schmidt waren beauftragt, im Kettenkasten fünf Faden Kette aufzuschliessen, hierbei hatte Möller, beim Betreten des Kettenkastens ein Streichholz angezündet, infolge dessen eine Explosion erfolgte, bei der ein Theil des Decks gesprengt und die beiden Matrosen an Armen, Gesicht etc. verletzt wurden, doch konnte Schmidt wieder Dienst thun, während Möller einige Tage zu Hause zugebracht hatte.

Das Seeamt zu Flensburg, welches den Unfall untersucht hatte, machte dem Schiffer Stühr den Vorwurf, dass er unterlassen hatte, seine Mannschaft auf das Gefährliche des Betretens des Laderaumes mit offenem Licht aufmerksam zu machen (er hatte das Verbot nur den Steuerleuten zugehen lassen), sprach aber aus, dass die Schuld an dem Unfall nur den Matrosen Möller treffe, der in einem Raum, wo er ohne Licht hantiren konnte, ein Streichholz anzündete und dadurch den Unfall herbeigeführt hatte. Da den Schiffer ein erhebliches Verschulden nicht traf, hatte das Seeamt entgegen dem Antrage des Reichskommissars, Kapt. zur See v. Treuenfels, dem Schiffer die Befugniss zur Ausübung seines Gewerbes nicht entzogen, sondern ihm das Patent belassen.

Gegen diesen Beschluss hatte der Reichskommissar Beschwerde eingelegt. Bei allen Kohlenentzündungen seien dieselben Ursachen, nämlich die mangelhafte Bauart der Kauf-



fahrtsschiffe, die Nachlässigkeit der Schiffsführer und die Unerfahrenheit der Schiffsmannschaft die Ursache gewesen. Wären eiserne Schotten gewesen, hätte sich der Unfall nicht ereignet; weil nun aber das Schiff mangelhaft eingerichtet gewesen, hätte der Schiffer alles daran setzen müssen, um den Unfall zu vermeiden. Auch seien keine Sicherheitslampen an Bord gewesen. Die Unfallversicherungsvorschriften, die der Schiffer besessen, habe er nicht gelesen. Was die fehlenden Ventilationseinrichtungen betreffe, so sei es Pflicht des Schiffers gewesen, als das Schiff zur Reparatur in Kiel lag, für deren Anschaffung Sorge zu tragen. Wie der Schiffer für die Gebrauchsfähigkeit des Lothes Sorge zu tragen habe, so habe er in Fällen, wie der vorliegende, auch für eine genügende Ventilation zu sorgen, in erster Linie, dass die Luken so lange wie möglich offen gehalten würden. Der hauptsächlichste Punkt, auf den es ankomme, sei aber der, ob es in dem Kellerkasten dunkel gewesen sei oder nicht, und da müsse er nach eigener Orientirung konstatieren, dass der Raum in der That dunkel gewesen sei, zumal noch vor dem Kellerkasten sich ein mannshoher Tank befunden habe. Da liege nun nichts näher, als dass der unerfahrene junge Mann im ersten Augenblicke nichts sehen konnte und dazu griff, ein Streichholz anzuzünden.

Der Schiffer führte in seiner Gegenerklärung aus, dass er Alles gethan habe, was er für die Sicherheit des Schiffes nur thun konnte. Unzutreffend sei, dass an dem Schiffe umfangreiche Reparaturen hätten vorgenommen werden müssen. Die Kohlen seien trocken in das Schiff gekommen und habe er sich nicht denken können, dass sich schon in den wenigen Tage Gase entwickeln würden. Es frage sich, ob er denn so pflichtvergessen gewesen, dass eine Patententziehung geboten sei, da doch nur der Matrose Möller den Unfall verschuldet habe. Das Patent könne ihm nach § 26 des Gesetzes doch nur dann entzogen werden, wenn er den Unfall selbst verschuldet habe. Eine Rechtspflicht, dass die Unfallverhütungsvorschriften an Bord sein sollten, existiere nicht, ebenso wenig eine Pflicht für das Vorhandensein von Sicherheitslampen. Da er, der Kapitän Stuhr, bereits 17 Jahre tadellos als Seemann gefahren, bitte er, ihm das Patent belassen zu wollen.

Nachdem der Reichskommissar nochmals die einzelnen Punkte resumirt hatte, beantragte er nochmals, dem Schiffer Stuhr das Patent zu entziehen.

Nach abgehaltener Berathung verkündete der Vorsitzende, dass das Ober-Seeamt den Spruch des Seeamtes zu Flensburg bestätigt habe. In der Begründung wurde angeführt, dass der Reichskommissar verschiedene Mängel in dem Verhalten des Schiffers hervorgehoben habe. Doch lege er selbst weniger Werth auf diese als auf die ungenügende Ventilation. In dieser Beziehung aber könne dem Schiffer ein wesentliches Verschulden nicht vorgehalten werden, da er, so lange die Möglichkeit vorlag, eine Ventilation durch Öffnen der Luken herbeigeführt habe. Dass der Schiffer die Luken nicht auf der Rhede und im Kaiser Wilhelm-Kanal wieder geöffnet, sei eine Vergesslichkeit, weil seine Aufmerksamkeit auf andere Dinge gelenkt worden sei. Der Kapitän hätte hieran wohl denken können, indessen handle es sich hier nicht um eine Pflichtvergessenheit. Weil das Schiff nicht versichert gewesen, habe er seine Aufmerksamkeit der Navigation zugewendet. Im Uebrigen sei wegen der Ventilation zu bemerken, dass die Ansichten bei zuständigen Beurtheilern auseinandergingen und es misslich sei, hier einen Vorwurf gegen den Schiffer zu erheben. Was das Betreten des Kettentankens mit Licht betreffe, so müsse es allerdings sehr getadelt werden, wenn Lichtenden und Streichhölzer dort herumgelegt hätten. Für solche Missbräuche müsse der Kapitän verantwortlich gemacht werden, weil er eben für Alles verantwortlich sei. Der Ansicht

des Reichskommissars, dass der Kapitän seine Mannschaft selbst auf das Verbot des Betretens des Laderaumes mit offenem Licht aufmerksam machen müsse, könne das Ober-Seeamt indess nicht beipflichten. Es genüge, wenn die Steuerleute mit dem Verbot bekannt gemacht würden. Als wünschenswerth erachte es das Ober-Seeamt, wenn die seeamtlichen Sprüche, in denen die Mittel und Wege zur Verhütung von Unfällen angegeben seien, mehr als geschehen von den Schiffern zur eigenen Belohnung gelesen würden. Bezüglich der Verhütung von Kohlenentzündungen könnten aber doch immer nur Ratschläge gegeben, nicht aber Anordnungen getroffen werden. Was die Forderung des Reichskommissars wegen der Sicherheitslampen anbetreffe, so gehe diese ebenfalls zu weit; es würde schon genügen, wenn nicht mit offenem Licht, sondern mit Kugellaternen die Räume betreten würden. Das Ober-Seeamt empfehle aber, ebenso wie das Seeamt, dass das Verbot wegen des Betretens der Laderäume mit Licht in den Mannschaftsräumen angeschlagen werde.

## Seeamtsverhandlungen.

**Seeamt zu Hamburg.** Maschinenunfall des Hamburger Dampfers «Gretchen Bohlen» betreffend. Wegen Raumangel wird diesmal von einer eingehenden Schilderung des Thatbestandes abgesehen und auf die Ausführungen des Reichskommissars und den Spruch des Seeamtes, welche vereint in gedrängtester Form einen kurzen Ueberblick gestatten, hingewiesen. Der Reichskommissar führte aus: Die bedeutenden Durchbohrungen der Flammrohre des Backbordkessels auf dem Dampfer «Gretchen Bohlen» sind lediglich auf den enormen Salzgehalt in diesem Kessel zurückzuführen. Es ist als erwiesen anzusehen, dass bei Wartung der Kessel grobe Versähen in hohem Maasse gemacht worden sind. Die Maschinisten Haack und Mehlbaum haben sich dadurch grober Pflichtverletzungen. Pflichtversäumnisse schuldig gemacht, dass sie zu dem Betrieb der Kessel vorhandenen Sicherheitsvorrichtungen gar nicht oder nur in höchst ungenügender Weise angewandt und beobachtet haben. Beide Maschinisten haben durch diese Pflichtwidrigkeiten nicht nur bedeutenden Schaden für die Rhederei herbeigeführt, sondern auch das Schiff und die Besatzung in eminente Gefahr gebracht, denn nur der Güte des Materials ist es zu verdanken, dass dem Schiff und der Mannschaft desselben nicht durch eine Explosion der Untergang bereitet worden ist. Ich stelle beim verehrlichen Seeamt den Antrag dem Maschinisten Haack und dem Maschinisten Mehlbaum die Befugnis zum Betreiben des Maschinistengewerbes zu entziehen. Nachdem sodann die Maschinisten noch Verschiedenes zu ihrer Entschuldigung vorgebracht hatten, verkündet das Seeamt nach stattgehabter Berathung folgenden Spruch: »Die Durchbohrungen der Flammrohre des Backbordkessels des Dampfers «Gretchen Bohlen» am 29. April 1899 während der Reise von Monrovia nach Las Palmas sind durch fortgesetzte Nachlässigkeit und grobe Pflichtverletzung der Maschinisten Haack und Mehlbaum entstanden, die das Kesselwasser vollständig versalzen liessen, dadurch die Gefahr einer Explosion herbeiführten, die Schiff und Menschenleben aufs Höchste gefährden mussten. Den Maschinisten Haack und Mehlbaum wird die Befugnis zur Ausübung des Maschinistengewerbes entzogen.«

**Seeamt zu Brake.** Verlust der Schoonerbrigg «Ernst und Georg», Schiffer Buse aus Brake. Das Schiff, 40 Jahr alt, 96,02 R.-T. gross, Eigenthum von H. Arnold in Brake, verliess West Wemyss und segelte bei Nordostwind den Firth of Forth hinab, peilte die Insel Maydwar, in 16 Meilen Abstand nach Schätzung. Zwei Stunden

# Signale

es

albuches.

Rubrik B		Rubrik C	
die Signale in Buchstaben		für die Übersetzung derselben nach dem internationalen Signalbuch	
<div>B</div> <div>C</div> <div>D</div> <div>F</div> <div>G</div> <div>H</div> <div>J</div> <div>K</div>		Signal	
		I	
		II	
		III	
		IV	

Beim Signalisieren werden zuerst die Signalarakete des Internationalen Signalebuches als

Japan

Mexico

barreln und das Abbrennen von Raketen unmöglich macht. In solchem Falle kann die Mannschaft mit meinem Apparat noch von den Wanten aus ihre Signale abgeben und mit dem Lande eine Verständigung erzielen. Da meine Raketen durch die Pulverladung ca. 100 Meter hoch getrieben werden und dann noch durch eigene Kraft 100 Meter hoch steigen, also

dadurch eine Geschwindigkeit von 10 bis 10 1/2 Knoten erreichen. Den Dampf liefern drei Doppelkessel mit je sechs und drei Einfachkesseln mit je drei Feuern (zusammen also 27 Feuer). Der „König Albert“ soll noch im Herbst dieses Jahres die erste Fahrt nach Ostasien antreten.

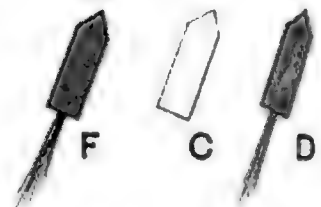
# Behrer Staaten darstellend.

vendet. 

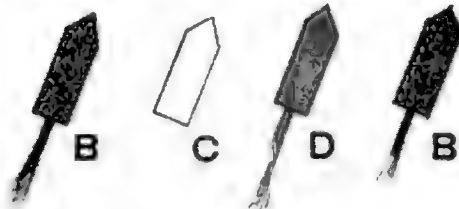
Brasilien



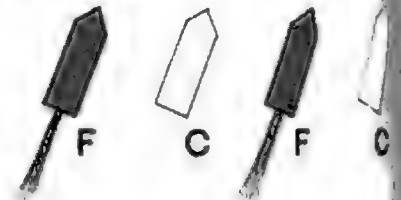
Frankreich



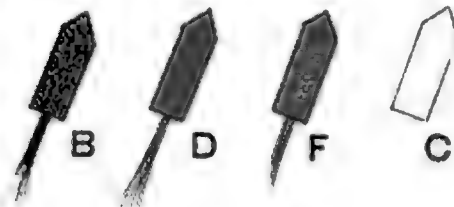
Italien



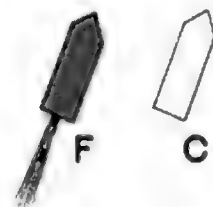
Guatemala



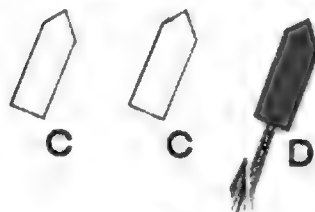
Türkei



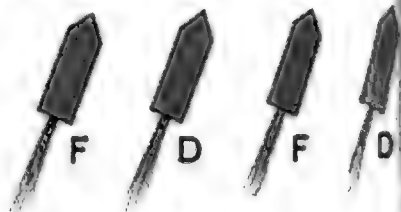
Griechenland



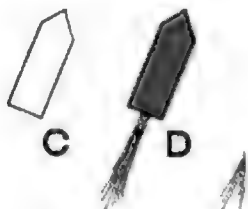
Deutsches Reich



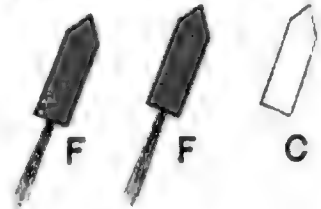
Haïti



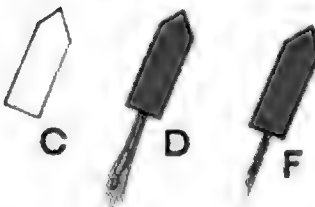
Belgien



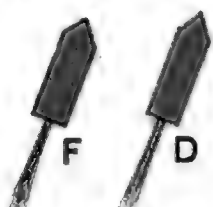
Nicaragua  
und Honduras



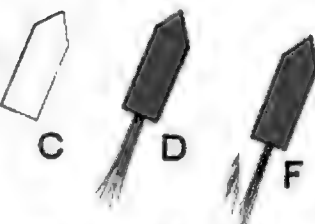
Chile



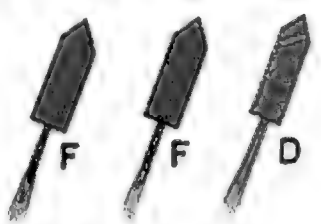
Norwegen



Vereinigte Staaten  
von Columbien



Rumänien



San Domingo



Schweden



bemerken, dass die Ansichten t  
Beurtheilern auseinander gingen und es misslich  
sei, hier einen Vorwurf gegen den Schiffer zu  
erheben. Was das Betreten des Kettenkastens mit Licht  
betreffe, so müsse es allerdings sehr getadelt werden, wenn  
Lichtenden und Streichhölzer dort herumgelegen hätten. Für  
solche Missbräuche müsse der Kapitän verantwortlich gemacht  
worden, weil er eben für Alles verantwortlich sei. Der Ansicht

Seeamt zu Brake. Verlust der Schoonerbrigg  
»Ernst und Georg«, Schiffer Buse aus Brake.  
Das Schiff, 40 Jahr alt, 96,02 R.-T. gross, Eigenthum von  
H. Arnold in Brake, verliess West Wemyss und segelte bei  
Nordostwind den Firth of Forth hinab, peilte die Insel May  
dwars, in 16 Meilen Abstand nach Schätzung. Zwei Stunden



später machte das Schiff plötzlich viel Wasser und arbeitete stark. Die Mannschaft war ermattet, ein Nothhafen nicht zu erreichen und die Nothflagge gesetzt, als im Schiff 3 $\frac{1}{2}$  Fuss Wasser waren. Man befand sich derzeit 20 Seemeilen von Longstone entfernt. Die Besatzung wurde später von dem englischen Fischdampfer »Royalist« aus Hull aufgenommen und am folgenden Tage in Peterhead gelandet. Schiffer Buse hat vor 6 Jahren ein Schiff verloren, und es ist ihm in dem derzeitigen Spruch des Seeamts der Vorwurf gemacht, dass er es an der gebotenen Vorsicht habe mangeln lassen. Der Reichskommissar führt aus, dass dem Schiffer jetzt der gleiche Vorwurf zu machen sei. Als er merkte, dass sein Schiff undicht war, musste er, um Menschenleben nicht zu gefährden, nach dem Firth of Forth zurückkehren. Dadurch, dass er dieses unterliess, bewies er einen Mangel an Vorsicht und Umsicht, der den Reichskommissar veranlasst, den Antrag auf Patententziehung zu stellen. Der Spruch des Seeamts lautet: Die Schoonerbrigg »Ernst und Georg«, Schiffer Buse aus Brake, ist am 20. Mai 1899 von West Wemyss mit einer Ladung Kohlen nach Geestemünde ausgegangen, am Nachmittage desselben Tages leck geworden und am nächsten Tage, nachdem die Pumpen trotz 20stündiger Arbeit nicht leutz geworden, vielmehr das Wasser über 3 Fuss im Schiff gestiegen war, von der Mannschaft verlassen worden. Der Schiffer verdient einen Tadel, weil er nicht versucht hat, das Schiff in den Hafen zurückzubringen, ob ihm dasselbe gelungen wäre, ist nicht mit Bestimmtheit zu beurtheilen. Die Befugniß zur Ausübung des Schiffergewerbes ist ihm zu belassen.

## Das Signalisiren bei Nacht nach dem Internationalen Flaggen-Code (Signalbuch).

Wie aus den beiliegenden Tabellen ersichtlich, habe ich ein System von Raketen für obigen Zweck zusammengestellt, das ermöglicht, sich nach dem internationalen Signalbuch bei Nacht genau so zu verständigen, wie es durch die resp. Flaggen bei Tage geschieht. Ich bin der festen Ueberzeugung, dass meine Einrichtung der Schifffahrt von grossem Werth sein muss. Mein Signalapparat besteht aus den diversen verschiedenfarbigen Raketen, die mit den Buchstaben des Signalbuches versehen sind, dem vierschüssigen Raketengewehr, das nach der beiliegenden Zeichnung der von mir erfundenen »Bärpistole« construiert ist und meine Raketen tasche, die in ihren mit den correspondirenden Buchstaben des Signalbuches versehenen Fächern, die Raketen birgt.

Da demnächst die Flaggen von 18 auf 26 vermehrt werden sollen, so habe ich acht farbige weitere Raketen für die Vermehrung derselben von 18 auf ebenfalls 26 in Bereitschaft gestellt.

Vermittelst meines Apparates ist nicht nur rascher und deutlicher zu signalisiren wie bei Tage, sondern es kann unter den schwierigsten Verhältnissen, wenn die gegenwärtig gebräuchlichen Signalmittel versagen oder nicht anwendbar sind, wie z. B. bei Strandungen und sonstigen Unglücksfällen zur See, während schlechten Wetters überbrechender See etc., immer noch mit meinem Apparat signalisirt werden. Es dürfte daher auch namentlich dem Rettungswesen durch meine Einrichtung ein wesentlicher Dienst erwiesen sein. Man vergegenwärtige sich den Fall, dass ein Schiff bei stürmischem Wetter aufläuft und die überbrechenden Seen das Abfeuern von Kanonen, das Zeigen von Feuern aus Oel oder Theerbarreln und das Abbrennen von Raketen unmöglich macht. In solchem Falle kann die Mannschaft mit meinem Apparat noch von den Wanten aus ihre Signale abgeben und mit dem Lande eine Verständigung erzielen. Da meine Raketen durch die Pulverladung ca. 100 Meter hoch getrieben werden und dann noch durch eigene Kraft 100 Meter hoch steigen, also

eine Höhe von 200 Meter erreichen, so sind sie auf weite Entfernungen sichtbar. Ich verweise auf meine beiliegenden Tabellen, woraus jedem Fachmann klar werden dürfte, dass es sich um eine Erfindung handelt, die für die Schifffahrt von weittragender Bedeutung ist.

B. Behr.

## Schiffbau.

**Bauftrag.** Messrs. Ismay, Imrie and Co. von der White Star Line haben mit der Werft von Harland & Wolff in Belfast den Bau von 5 grossen Doppelschraubendampfern von ca. 60 000 Tons zus. für den Schifffahrtsbetrieb nach Australien kontrahirt. Die Dampfer werden keine Passagiere erster und zweiter Klasse befördern, dagegen für solche dritter Klasse besonders gut eingerichtet sein, u. A. für sie auch Rauch-, Ess- und Lesezimmer haben. Unter den Kabinen sollen ferner eine grössere Anzahl für je zwei oder drei Betten sein, alle elektrisch beleuchtet; für den Transport von Molkereiprodukten, Früchten und Fleisch werden ausgedehnte Kühlräume angelegt. Der erste der bestellten Dampfer »Afrika«, von ca. 12 000 Tons lief am 16. November 1898 vom Stapel und befindet sich in Belfast um die Gefriermaschinen einzunehmen, die »Medic« von gleichen Dimensionen, lief am 15. December v. J. ab und alsbald sollen die »Persic«, »Rumic« und »Suevic« folgen, eine Flotte ausreichend für einen monatlichen Betrieb. Die »Medic« soll den Betrieb am 3. August von Liverpool aus eröffnen.

**Stapellauf.** Auf der Werft des Stettiner Vulkan ist am 24. Juni der neue Reichspostdampfer »König Albert« vom Stapel gelassen worden; das erste der vier Schiffe, die für die Reichspostlinie nach Ostasien auf der Werft des »Vulkan« im Bau begriffen sind. Die beiden Schiffe »König Albert« und »Prinzess Irene« werden für den Norddeutschen Lloyd erbaut, die beiden anderen Schiffe »Hamburg« und »Kiautschou« für die Hamburg-Amerika Linie. Die Hauptdimensionen des »König Albert« sind 500'×60'×38' englisch; die Wasserverdrängung, Displacement, des vollbeladenen Schiffes beträgt 16 750 Tonnen; die Vermessung etwa 10 500 Reg.-Tons, das Ablaufsgewicht etwa 5 400 Tonnen. Das Schiff wird als Passagierschiff erster Klasse eingerichtet und ist im Stände bei 26' 2" in Tiefgang an Ladung, Kohlen, Besatzung, Passagieren, Gepäck und Proviant 7 800 Tonnen Zuladung aufzunehmen. Der »König Albert« ist aus bestem deutschen Stahlmaterial als Vierdeckschiff nach der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd gebaut. Er ist mit einem sich über die ganze Schiffslänge erstreckenden in 22 Abtheilungen getheilten doppelten Boden versehen und durch 13 bis zum Oberdeck hinaufgeführte Querschotten in 14 wasserdichte Abtheilungen getheilt. Für die Aufnahme von Passagieren erster Klasse sind 101 Kammern vorhanden, die vollbesetzt für 291 Passagiere genügen. Für zweite Klasse-Passagiere sind 34 Kammern vorhanden, die für 102 Personen bestimmt sind. In den Zwischendecksräumen können etwa 80 Passagiere dritter Klasse untergebracht werden; viele Passagiere erhalten Kammern für zwei bis vier Personen. Das Schiff erhält zwei nach dem System Schlick ausbalancirte vierfache Expansionsmaschinen, die ohne Anwendung künstlichen Zuges zusammen 7 000 Pferdekkräfte zu indiciren und dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 15 Knoten zu ertheilen im Stände sind. Mit Anwendung künstlichen Zuges lässt sich die Leistung auf 9 000 indicirte Pferdekkräfte steigern und dadurch eine Geschwindigkeit von 16 bis 16 $\frac{1}{2}$  Knoten erreichen. Den Dampf liefern drei Doppelkessel mit je sechs und drei Einfachkesseln mit je drei Feuern (zusammen also 27 Feuer). Der »König Albert« soll noch im Herbst dieses Jahres die erste Fahrt nach Ostasien antreten.

## Vermischtes.

**Prüfungswesen.** Am Donnerstag, den 27. Juli beginnt in der Seefahrtsschule zu Bremen eine Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt, mit der eine Sonderprüfung in Maschinenkunde und eine Sonderprüfung in Schiffbauertechnik verbunden sein wird. Am Montag, den 31. Juli beginnt ferner eine Prüfung zum Seesteuermann. — Anmeldungen zu beiden Prüfungen nimmt bis zum 22. Juli der Direktor der Seefahrtsschule Herr Prof. Dr. Schilling entgegen.

**Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft.** In der am 24. Juni abgehaltenen Sitzung des Aufsichtsrathes der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft wurde beschlossen, das Kapital der Gesellschaft um 3 Millionen zu erhöhen. Betreffs der Aussichten der Gesellschaft wurde zur Kenntniss gebracht, dass voraussichtlich für das laufende Jahr auf eine Dividende von 10 % auf das jetzige Kapital von 6 Millionen  $\mathcal{A}$  gerechnet werden kann.

**Gesichtete Eisberge** (im Nordatlantik). Mai den 23.: 45° 44' N. Br. & 54° 30' W. Lg. 47° 35' & 50° 22' (mittel-grosse Berge); den 28.: 46° 30' & 55° 10' (ein Berg ca. 400' Länge) 40° 54' & 48° 49' (300' Länge 50' Höhe); den 31.: Zwischen St. Johns & Cap Race (verschiedene kl. Berge) 41° 30' & 49°; 2. Juni: Eine grosse Anzahl Eisberge verschiedener Grössen mit 880. Trifft in Sicht von Cap Race und Cap Pine, 40° 1' & 49° 54' (drei sehr grosse Eisfelder und unzählige Einstücke); den 4.: Zahlreiche Berge verschiedener Grössen bei Cap Race. 45° 48' & 54° 20', 40° 48' & 48° 52', 40° 7' & 50° 58', 43° 16' & 49° 3', 47° 50' & 48° 44', 47° 30' & 48° 55' (Berge aller Grössen); den 6.: Verschiedene Eisberge bei Cap Race, 49° 30' & 49° 35', 47° 9' & 51° 10', 40° 35' & 54° 13', (mehrere Berge); den 9.: 42° 20' & 50° 7', 42° 17' & 50° 20', 42° 4' & 46° 40' (kleinere Berge und in letzterer Position zwei grosse).

## Kleine Mittheilungen.

Die Hamburg Amerika-Linie hat beschlossen, ihre stämmlichen Schiffe mit einer Tieflade-Linie zu versehen.

Die bei der Vertiefung des nach Dänkirchen führenden Kanals Beschäftigten stiessen vorige Woche auf den Rand eines aus dem siebzehnten Jahrhunderts stammenden Schiffes. Man nimmt an, eine der Korvetten Jean Bart's vor sich zu haben. Die Bordwand hat die dreifache Stärke derjenigen eines gewöhnlichen Schiffes; das Material, Eichenholz, ist noch sehr gut erhalten. Man hofft das Fahrzeug heben und ausstellen zu können.

Eine starke Bewegung, der einflussreiche Kanadier angehört, ist abermals im Gange, zum Zweck die Belle Isle-Strasse für die Schifffahrt zu schliessen. Man erwartet nach Durchführung des Planes ein günstigeres Klima in St. Lorenz Golf sowie den anliegenden Provinzen und besonders ein erheblich früheres Einsetzen des lauen Frühlingswetters, also auch der Schifffahrtswegen.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Die am 22. ds. M. abgehaltene gut besuchte Versammlung, fand unter Leitung des stellvertretenden Vorsitzenden G. Polst statt. Zur Aufnahme in den Verein vorgeschlagen wurden 2 Herren. An Eingängen waren zu verzeichnen: »Der Seeverkehr in deutschen Hafenplätzen«, vom Deutschen Nautischen Verein Kiel; Zuschriften von Mitgliedern von Kamerun, Apia und Hier. Es wurde sodann auf das Landeskomitee des Deutschen Flotten Vereins aufmerksam gemacht und die Mitglieder aufgefordert, diesem Verein recht zahlreich beizutreten. Hierfür wurden noch Ersatzwahlen für 2 in See gehende Mitglieder zum Verwaltungsrath vorgenommen und dann die Versammlung um 10½ Uhr geschlossen.



Verbesserte patentirte  
**Priestman-Greifbagger**  
und fahrbare und feststehende  
**Dampfkrähne,**  
**Dampfwinden und Dampfkabel**  
bieten als Specialität und halten auf Lager  
**Menck & Hambrock**  
Altona-Hamburg.



Patent  
Hamburg 1889.

## Heinrich Vahlbruch HAMBURG.

St. Pauli, Hafenstrasse No. 19,  
nahe den St. Pauli-Landungsbrücken.  
Fortspr. 4288, Amt I.

## Kleider-Magazin.

Anfertigung nach Maass.

Civil- und Uniform-Anzüge und Ausrüstungs-Artikel für Seeleute.

## Hamburg-Potsdamer Credit-Verein in Hamburg

E. G. m. u. H.

Vortheilhafte Creditgewährung — mässige Zinsen — coulante Bedingungen.

Geschäftsstelle: Neue Gröningerstrasse No. 10, Hansahaus.

Man verlange Prospekt!



Patent  
Hamburg 1889.

In unserem Verlage ist erschienen:

## Nautisches Allerlei.

Berechnet und zusammengestellt  
von H. Brunswig.

Preis geb. M. 4 ==

Das Nautische Allerlei enthält außer sehr nützlichen Tabellen sämtliche Berechnungen, welche in der praktischen Navigation vorkommen können. Die Beispiele sind nach verschiedenen Methoden berechnet, sodass es gleichgültig ist, welche Navigationsschule man besucht hat.

**Eckardt & Messtorff,**  
Nautische Verlagsbuchhandlung,  
Hamburg. Steinhöft 1.

## Gebrüder Päglow

Hamburg — Kl. Grasbrook.

## Maschinenfabrik,

Schiffs- u. Kesselschmiede,  
Reparatur-Werkstätte  
für Metallarbeiten aller Art.  
Fertigsteht Amt I, 6133.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sillomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinböf 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sillomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 27.

Hamburg, den 8. Juli.

XXXVI. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Cook's Dauer-Proviant im Jahre 1772/75. — Verwaltungsbericht der Seeberufsgenossenschaft 1898. — Segelhandbuch des Englischen Kanals — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. Büchersaal

### Auf dem Ausguck.

Unterliegt der englische Rheder irgendwo auf dem Erdball gegen einen Rivalen im wirthschaftlichen Kampfe, so sind nach der Ersteren Meinung gewisse Bestimmungen der Merchant Shipping Act. dafür verantwortlich zu machen. Zu diesen wegen ihrer angeblich nachtheiligen Tragweite bekämpften Gesetzen gehören hauptsächlich zwei. Das **Tiefladegesetz** und die **neuen Leuchtfeuerabgaben**. Ausser den Letzteren, gegen die noch heute ein erbitterter, vergeblicher Kampf geführt wird, war es s. Z. wohl am Meisten, die durch Plimsoll angeregte Load Line Act., die zu Protestkundgebungen verschiedener Art gegen das Handelsamt bzw. dessen Präsidenten Veranlassung gab. Auch heute noch, nachdem die Kämpfe, aus denen Plimsoll und Anhänger als Sieger hervorgingen, längst vergessen sind und nur noch ein historisches Interesse bieten, verfehlt der englische Rheder nicht auf die Tiefladelinie als Ursache zu zeigen, sobald er im Gegensatz zu seinen auswärtigen Konkurrenten über Misserfolge zu klagen hat. Als vor ca. zwei Jahren, anlässlich des Untergangs des deutschen Schiffes »Rajah«, der Reichskommissar, Kapitän z. S. Chüden, nachdem er die ungenügende Stabilitätskenntniss des Schiffers scharf kritisirt hatte, äusserte:

»Die Einführung eines Tiefladegesetzes und einer Tieflademarkte, wie sie in England Vorschrift sei, wird hoffentlich jetzt auch in Deutschland in Anregung gebracht. Ich bitte das verehrliche Seeamt bei der Wichtigkeit der Sache auf meine Vorschläge im Spruche näher einzugehen«

glaubten die englischen Rheder, den Schiffen ihres erfolgreichsten Nebenbuhlers werde nun bald die Tiefladelinie aufgebürdet werden. Einige müssige Leute rechneten schon den Zeitpunkt aus, an dem die englische Flagge das von der deutschen eroberte Feld wieder in Besitz nehmen könne. Aus diesen und ähnlichen, unzähligen Anzeichen geht hervor, dass sich der Engländer durch das Tiefladegesetz gegenüber fremden Konkurrenten benachtheiligt glaubt, weil er annimmt, die unter fremder Flagge fahrenden Schiffe nutzen ihre Ladefähigkeit bedeutend mehr aus als es englische Schiffe in Folge der gesetzlichen Beschränkung vermögen.

Angesichts der oben gekennzeichneten nicht durchweg irrthümlichen Auffassung, wird der bereits in voriger Nummer kurz erwähnte Schritt der Hamburg Amerika-Linie, **eine Tiefladelinie auf ihren Schiffen einzuführen**, eine grosse Wirkung ausüben und vielleicht im Sinne eines nachahmungswerthen Beispiels im Interesse der Seelote förderlich sein. Der den englischen Rhedern ergebenen Presse ist durch die Initiative der grossen deutschen Rhederei



eine wirksame Waffe entrisen, weil die Einführung der Tiefladelinie nicht erzwungen sondern freiwillig geschehen ist und damit die vorhin erwähnten Jeremiaden an Wirkungskraft beträchtlich einbüßen. Auch eine Anzahl deutscher Blätter bestimmter politischer Richtung würde wahrscheinlich statt der freiwilligen Maassnahme der Packetfahrt lieber gesetzlichen Zwang gesehen haben. Denn nun, nachdem gewisse auf die Ueberladungsgefahr bezügliche Redensarten an Zugkraft verloren haben, bleibt ihnen nur übrig, die anderen Rhedereien zur Nachahmung anzuregen. Auch wir sind von dem Wunsche beseelt, dass das Beispiel der Hamburger Rhederei bald Nachahmer finden möge. Nicht nur, weil die Festsetzung einer Tieflademarke ein für alle Mal auch jede unbeabsichtigte Ueberladung ausschliesst, sondern weil einerseits dem Engländer das Grundlose seiner jahrelangen Beschwerden dokumentirt, andererseits aber auch dem Uebereifer einzelner Agenten und Schiffsführer in deren eigenem und der deutschen Seeleute Interesse ein bestimmtes Ziel gesetzt wird.

Die Kieler Handelskammer hat sich, als Mitglied des Deutschen Nautischen Vereins, Ende Juni mit einem vom Reichsamt des Innern angeregten Vorschlag beschäftigt, nach dem das Gesetz über die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute durch Erstreckung dieser Verpflichtung auf die **Heimschaffung straffälliger Seeleute** erweitert werden soll. Eine Vorberathung der sog. Schifffahrts-Commission hatte stattgefunden und zu der Anschauung geführt, «dass zwar den deutschen Behörden im Auslande Schwierigkeiten hinsichtlich der Beförderungen straffälliger Seeleute entstehen, dass jedoch andererseits die Bedenken gegen eine derartige Erweiterung des Gesetzes sehr schwerwiegend seien.» Die Handelskammer stimmte den Ausführungen der Commission zu und beschloss in einem dem Regierungspräsidenten abzustattenden Bericht ihren Standpunkt demgemäss klarzustellen und zu begründen. — Wir theilen vollkommen das Bedenken der Kieler Handelskammer und sind erfreut aus der Begründung ihres Beschlusses gesehen zu haben, dass neben Raumangel an Bord mancher Schiffe auch des mit Arbeiten stark überbürdeten Schiffsführers gedacht ist, dem durch die Haftbarkeit für die Ablieferung der Internirten eine neue schwere Verantwortung auferlegt wird. Zu den angeführten Bedenken kommt noch ein Anderes, vielleicht das Schwerwiegendste. Es ist für jeden Seemann einleuchtend, dass — ganz besonders auf Seglern mit ihren langen Reisen — ein Verkehr der Schiffsmannschaft mit den der Freiheit beraubten mitgeführten Personen, Berufscollagen, nicht ausbleiben

wird. Dass ein solcher Verkehr einen sehr nachtheiligen Einfluss auf die Disciplin auszuüben vermöchte, wird man aber ebensowenig in Abrede stellen, wie den höchstwahrscheinlichen Misserfolg durch strenge Vorsichtsmaassregeln den Verkehr zu verhindern. Angesichts des Gesagten, ist die vom Reichsamt empfohlene Erweiterung des Gesetzes über die Verpflichtung zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute nicht zu befürworten.

Nunmehr liegt auch der **Bericht** der Behörde des **Auswandererwesens** für Hamburg vor. Gleich den s. Z. veröffentlichten Bremer Angaben über dasselbe Thema, stellt der Bericht den Dampferrhedereien das Zeugniß aus, den Sicherheitsdienst an Bord der Auswandererschiffe über die Vorschriften hinaus versehen zu haben. Das müßige nach jeder Katastrophe in gewissen Tagesblättern wiederholte und die Leser ermüdende Geschwätz, welches den Rhedern vorwirft, im Interesse ihres Geldbeutels die Ausgaben für Rettungszwecke beschränkt zu haben, findet durch folgende Stelle des Berichts eine schlagende Widerlegung:

»Die Rhedereien, an der Spitze die Hamburg Amerika-Linie, sind immerfort bestrebt, in dieser Beziehung (Sicherheitsdienst) das Beste zu leisten und auch über die Vorschriften hinaus Vervollkommnungen einzuführen.«

Die Zahl der nach aussereuropäischen Ländern beförderten Auswanderer hat — eine genaue Angabe folgt später — eine erhebliche Steigerung erfahren, was um so erfreulicher ist, als der Zuwachs sich auf ausländische Emigranten bezieht, nicht auf deutsche. Bei Letzteren ist sogar eine Abnahme zu konstatiren. Der seit Beginn des Jahres erheblich gegen die Vorjahre erhöhte Auswandererstrom nach den Ver. Staaten wird sich im nächstjährigen Bericht der Auswandererbehörde durch Zahlen bemerkbar machen, welche die diesjährigen noch bei Weitem in den Schatten stellen. Und dasselbe darf man auch vom Passagierverkehr aus transatlantischen Häfen nach Hamburg behaupten; der im Berichtsjahre durch keine besonders hohe Ziffer hervortritt. Nachstehend einige Auszüge aus dem Jahresbericht:

Im Jahre 1898 wurden nach aussereuropäischen Ländern 39 882 Auswanderer befördert, davon 38 159 mit Schiffen in direkter Fahrt und 1723 indirekt über Zwischenhäfen. — Die Zahl der nach aussereuropäischen Ländern beförderten Auswanderer hat gegen das Vorjahr um fast 5000 zugenommen; davon die russischen Auswanderer um 4792, die aus Oesterreich-Ungarn um 1844, die aus Rumänien um 347. Dagegen hat die Beförderung von deutschen Auswanderern über Hamburg um 632 abgenommen. — Unter den Bestimmungsländern der von hier beförderten Auswanderer stehen noch immer die Vereinigten Staaten von Amerika oben an; von den 39 882 überseeischen Auswanderern haben sich 30 658 dorthin begeben, gegen 25 075 im Jahre 1897, sodass sich eine Zunahme von 5583 Köpfen in diesem Verkehr ergibt. Dagegen weist die Beförderung nach Britisch-Nordamerika eine Abnahme von

404. nach Brasilien von 223 und nach Chile von 141 Köpfen auf.

Von transatlantischen Plätzen wurden im Jahre 1898 Passagiere in folgender Anzahl nach Hamburg gebracht. Durch die:

Hamburg-Amerika Linie . . . . .	14 522	Passagiere
Hamburg - Südamerikanische Dampfschiff-		
fahrts-Gesellschaft . . . . .	1 354	"
Woermann-Linie . . . . .	479	"
Deutsche Dampfschiff.-Gesellsch. »Kosmos«	366	"
Deutsch-Australische Dampfschiff.-Gesellsch.	4	"
zusammen 16 725 Passagiere		

Unter diesen 16 725 Passagieren befanden sich 381 mittellose Rückwanderer. Von letzteren kamen aus Amerika 378 (336 direkt, 42 indirekt), aus Asien zwei und aus Afrika einer zurück; ausserdem trafen 1192 mittellose Rückwanderer aus England hier ein, sodass die Gesamtzahl sich auf 1573 Personen beläuft.

Von den Aerzten, die sich im Laufe des Jahres 1898 bei hiesigen Rhedereien um die Stellung als Schiffsarzt auf Auswandererschiffen bewarben, wurden 163 definitiv und neun zunächst nur für eine Reise zugelassen, drei dagegen endgültig zurückgewiesen.

Die belgische Regierung machte, wie wir s. Z. auch an dieser Stelle ausführlich besprochen, im vorigen Jahre in maassgebenden belgischen Schiffahrtskreisen eifrige Propaganda für das Zustandekommen einer **Handelsflotte**, um den bedeutenden Handel des kleinen Landes vom Auslande unabhängig zu machen. Der erste Versuch, eine Schul-Segelschiffsflotte ins Leben zu rufen, um tüchtiges Personal heranzuziehen, wurde im Interesse des Gelingens des ganzen Unternehmens bald als unzeitgemäss aufgegeben und zur Gründung von Dampferhedereien gemahnt. Das unablässige Bemühen der Regierung, in deren Dienst sich bald einflussreiche politische Persönlichkeiten stellten, hatte den Erfolg, in Antwerpen, Gent und Ostende die dort gebietenden maritimen Kreise für das Projekt in einer Weise zu interessiren, dass der regierungsseitig gemachte Vorschlag, eine maritime Liga zu gründen, namhafte Unterstützung fand. Die Vereinigung, mit dem Namen »Ligue maritime belge«, hat sich vorläufig zum Ziel gesetzt, alle maritimen Angelegenheiten zu fördern und Interesse für das Seewesen zu erwecken. Das Unternehmen, dem sogleich 360 Mitglieder beigetreten sind, hat seinen Sitz in Antwerpen.

Der Uebergang der elf englischen Holten'schen Dampfer in den Besitz eines deutschen Syndikats hat neben verschiedenen Blättern der englischen Tagespresse auch »Fairplay« Veranlassung gegeben, die **chinesische Küstenschiffahrt** in einem besonderen Artikel zu behandeln. Trotz des auffallenden Rückganges der deutschen an der chinesischen Küstenschiffahrt botheiligten Flagge in den letzten beiden Jahren glaubt das englische Blatt, der deutsche Unternehmungsgeist werde das verlorene Feld um-

somehr wiedergewinnen, als die Schifffahrt auf dem Jangtze-Kiang nicht mehr allein das Privilegium der chinesischen Flagge ist. Auch die nachfolgende Tabelle über den Verkehr von Tsientsin ergibt, dass das Jahr 1897, über welches die letzten Aufmachungen vorliegen, schon wieder einen Aufschwung der deutschen Flagge zeigt. Vom Binnenlande und Seewärts besuchten Tsientsin:

	Britisch		Deutsch	
	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons
1893	545	495 756	36	25 096
1894	691	617 768	118	99 296
1895	716	693 908	240	223 086
1896	562	561 532	12	9 474
1897	569	564 187	24	18 520
	Chinesisch		Japanisch	
	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons
1893	558	419 126	44	38 694
1894	308	306 732	36	26 442
1895	308	251 056	8	4 430
1896	602	508 588	60	55 500
1897	660	569 798	84	68 550

Eine gewisse Beruhigung liegt darin, dass der Verlust, den die deutsche Flagge von 1895 auf 1896 erlitten hat, nicht in britische sondern hauptsächlich in chinesische Räume gewandert ist. In Anbetracht des stetig wachsenden Ansehens des deutschen Namens an der chinesischen Küste ist ein Umschwung zu unseren Gunsten wohl zu erwarten. Die Erklärung für das fast gänzliche Verschwinden der deutschen Flagge in den beiden letzten Jahren liegt, nach Annahme des »Ostasiatischen Lloyd«, besonders darin, dass die wilde Fahrt mit jedem Jahr mehr eingeschränkt worden ist, da die Chinesen, welche früher viele deutsche Fahrzeuge in Monatscharter aufnahmen, dieses Vorgehen aus Mangel an Erfolg eingestellt haben. Nichtsdestoweniger ist die deutsche Küstenschiffahrt in Mittelchina noch bedeutend genug. Botheiligen sich an ihr doch ständig nicht weniger als 45 Dampfer, und zwar 14 der Rhederei M. Jebsen in Apenrade, 10 der Chinesischen Küstenschiffahrt, 6 von R. Wahl in Köln, 5 der Flensburger Dampfschiffahrtsgesellschaft, 4 der Asiatischen Küstenschiffahrtsgesellschaft, 3 von M. Struve in Blankenese und je einer von J. P. Massmann in Heiligenhafen, J. D. Bischoff in Bremen und H. Schuldt in Flensburg, meistens in wilder Fahrt, während das Bestreben gegenwärtig vorherrscht, regelmässige Linien einzurichten.

Hinzukommen die eingangs erwähnten elf Holten'schen Schiffe und wahrscheinlich noch innerhalb eines Jahres sechs weitere Dampfer, die gegenwärtig bei R. C. Rickmers, Bremerhaven, im Bau sind und von denen gesagt wird, dass sie sehr starke Maschinen erhalten. Unter diesen Umständen lässt sich wohl mit Sicherheit eine wesentliche Steigerung des deutschen Antheils an der chinesischen Küstenschiffahrt voraussagen.

## Cook's Dauer-Proviant 1772/75.

Von Direktor Dr. Schultze-Lübeck.

Georg Adam Forster, der jugendliche Begleiter seines Vaters, Johann Reinhold, auf Cook's zweiter Reise an Bord der 462 Tons grossen »Resolution«, beschrieb diese Weltumsegelung und Entdeckungsfahrt an Stelle des älteren Gelehrten, dem jede Herausgabe einer Druckschrift ohne Erlaubniss der engl. Admiralität verboten war. Dem Jüngeren band kein Vergleich die Hände, selbst derjenige, den der Vater eingegangen war, erwähnte des Sohnes mit keinem Worte. Forster sagt im Vorworte zu seiner 1778 bei Haude und Spener in Berlin erschienenen »Reise um die Welt«, dass freilich schon eine Beschreibung aus Cook's Papieren zusammengestellt sei. Jedoch, meint er, kann man einerlei Dinge oft aus verschiedenen Gesichtspunkten ansehen und demnach dieselben Vorfälle ganz verschieden beurtheilen. »Dem Seefahrer, der von Kindesbeinen an mit dem rauhen Elemente bekannt geworden, muss manches alltäglich und unbemerkenswerth dünken, was dem Landmann, der auf dem festen Lande lebt, neu und unterhaltend scheinen wird. Jener sieht am Lande manches mit beständiger Rücksicht auf's Seewesen; dieser hingegen beobachtet es nur in so weit es einen öconomischen Nutzen haben kann. Mit einem Wort, die Verschiedenheit unsrer Wissenschaften, unsrer Köpfe und unsrer Herzen haben nothwendiger Weise eine Verschiedenheit in unsern Empfindungen, Betrachtungen und Ausdrücken hervorbringen müssen.« Aus diesem Grunde hat sich der Naturforscher »mit gutem Bedacht aller Erzählung der Schiff-Manöuvres enthalten und nicht zu bestimmen gewagt, wie oft wir bei stürmischen Wetter die Segel einreften oder gar einbüssten, wie viele Wendungen wir machten, um eine Landspitze zu umfahren, und wie oft das Schiff unserm Palinurus zum Trotz ungehorsam ward oder nicht folgen wollte.«

Forster hat diese nautischen Dinge nicht erwähnt, da er sie bezw. sein Vater schwerlich aufgezeichnet haben konnte. Seine Stellung zum Führer der Expedition scheint nicht sehr angenehm gewesen zu sein. Denn nachdem der deutsche Gelehrte in seiner Vorrede weidlich auf den Minister vom Seewesen, der keine Achtung vor den Gelehrten besass, geschimpft hat, erteilt er auch Cook einen Hieb. Er schreibt nämlich, »das Beyspiel des Vorgesetzten hat zuweilen auf die Untergebenen grossen Einfluss. Capitän Cook war hier und gewiss nicht zu seiner Ehre, das Echo des Ministers.«

Wenn Forster sich in seiner Reisebeschreibung mit seemännischen Angelegenheiten nicht befassen will, so widmet er doch der Ausrüstung und

namentlich der Verpflegung seine Aufmerksamkeit. Mir schienen diese Notizen beim Durchlesen des interessanten Reisewerkes so beachtenswerth, dass ich glaubte, sie einem grösseren Fachpublikum vorlegen zu sollen. Lernen wir doch aus so gelegentlichen Anmerkungen, dass man schon damals vor ein und einem Vierteljahrhundert sich gewissermaassen mit »Conserven« versah. Andererseits muss aber dem Seemann wiederum ein Gefühl der Befriedigung aufsteigen, wenn er die damaligen Verpflegungsverhältnisse mit heute vergleicht, wo man doch Skorbuterkrankungen nur als eine Ausnahme-Erscheinung an Bord unserer Schiffe anzusehen hat.

Doch lassen wir den jungen Gelehrten weiter berichten: »Die Gesundheit des Schiffsvolkes ist ein so wichtiger Gegenstand bei langen, beschwerlichen Seereisen, dass man zu Beförderung und Erhaltung derselben diesmal auf ausserordentliche Mittel bedacht war. Zu dem Ende hatte man verschiedene Lebensmittel an die Stelle andrer ausfindig gemacht, und vor allen Dingen unser deutsches Sauerkraut, nebst gallert-artig eingekochter Fleischbrühe in grosser Menge an Bord geschickt.«

Dieser Vorrath that denn später auch die besten Dienste, als man Monate lang an der Grenze des Polareises herumtrieb. Der Gelehrte berichtet nämlich Seite 79: »Uebrigens war es angenehm, Gegenstände zu finden, die zu solchen kleinen Betrachtungen Anlass gaben, wenigstens dienten sie uns bey der traurigen Einförmigkeit, womit wir sehr lange unangenehme Stunden, Tage und Monathe in diesem öden Theil der Welt zubringen mussten, dann und wann zu einer kleinen Abwechslung. Fast immer in dicke Nebel eingehüllt; Regen, Hagel und Schnee, die um die Wette miteinander abwechselten: der Mitte des Sommers ohngeachtet, eine bis zum Gefrierpunkt des Thermometers kalte Luft; rund um uns her unzählbare Eis-Inseln, gegen welche wir stets Gefahr liefen zu scheitern; unsere tägliche Kost nichts als Eingezalzenes, wodurch, nebst Frost und Nässe, unser ganzes Blut in Unordnung gerieth. . . . Dies zusammengenommen, waren Unannehmlichkeiten, die uns allen den sehnlichen Wunsch abnöthigten, dass wir endlich in eine bessere Lage und mildere Himmelsgegend kommen mögten. Zum Glück waren unsere Matrosen, die bey der Abreise von England aus lauter gesunden frischen Leuten bestanden hatten, aller Mühseligkeit ohnerachtet noch immer guten Muthes und vom Skorbute frey. Dies letztere hatten sie sonder Zweifel den Vorbauungs- oder sog. prophylactischen Mitteln, vornehmlich den Bouillon-Kuchen oder gallert-artig eingekochter Fleischbrühe und dem Sauerkraute zu danken, die wir in grosser Menge an Bord führten, und davon ein jeder seine gemessene Portion bekam.«



»Dergleichen Bouillon-Kuchen«, berichtet Forster dann weiter, »werden zu London und in anderen See-Häven Englands unter dem Namen portable soup in erstaunender Menge aus frischem Fleisch, besonders Rindfleisch, Knochen und andern Abfall verfertigt, zur Dicke eines braunen Gallerts oder Leims eingekocht, und denn in kleine Kuchenformen gegossen. Sie hatten die Farbe und Härte von Tischler-Leim, wozu sie auch gebraucht werden können. (!) Sie halten sich viele Jahre lang, wenn sie gegen Nässe und Schimmel verwahrt werden und sind auf langen, besonders Seereisen, wo es an frischem Fleisch fehlt, sehr bequem und von grossem Nutzen. Ein oder zwei Loth davon, zerschnitten und in heissem Wasser zerlassen oder aufgekocht, geben für eine Person eine gute und kräftige Brühe oder Suppe. Sie werden Pfundweis und zu sehr billigen Preisen verkauft, weil Knochen und Abfall dazu gebraucht werden.«

Trotzdem wurden doch 3 Leute, der Zimmermann Georg Jacson schon am 10. Tage nach der Abreise vom Cap der guten Hoffnung, vom gefürchteten Scharbock befallen. Letzterer dermassen, dass ihm das ganze Zahnfleisch in Fäulniss überging und sämtliche Zähne so locker wurden, »dass sie seitwärts lagen.« —

Dies ist aber bei den damaligen Verhältnissen sehr günstig, denn Forster berichtet kurz zuvor, p. 47 von Kapstadt.

»Ein anderes grosses Gebäude ist zum Hospital für die Matrosen der Companie-Schiffe bestimmt, die hier anzulegen pflegen und auf ihren Reisen von Europa nach Indien gemeinlich eine ungeheure Menge von Kranken an Bord haben. Ein solcher Ostindienfahrer führt oft 6 bis 8 Hundert Mann Recruten nach Batavia und da sie auf der langen Reise durch den heissen Himmelsstrich, sehr eng zusammengesteckt, auch an Wasser sehr knapp gehalten werden, und nichts, als Eingesalzenes zu essen bekommen, so ist kein Wunder, dass ihrer so viele drauf gehen. Es ist was sehr gewöhnliches, dass ein holländisches Schiff, von Europa bis hierher 80, oder gar 100 Mann Todte zählt und bey seiner Ankunft allhier noch überdies zwei bis drey Hundert gefährlich Kranke ins Hospital schickt.«

Damit verglichen waren natürlich Cook's Gesundheitsverhältnisse glänzend, trotzdem man auf der Kreuzertour gen Süden auch sehr sparsam mit dem Wasser umgehen musste. Die von Irving verbesserte Destillir-Maschine war allerdings beständig im Gange, man scheint ihrer Mitwirkung aber kein rechtes Vertrauen entgegen gebracht zu haben. Bei jedem Wasserfass wurde eine Schildwache aufgestellt; jeder durfte dort sich satt trinken, ausserdem erhielt er eine Portion zu ertheilt, durfte aber nichts vom Fasse mit sich fort nehmen.

Im Eise angelangt, warf man Schollen an Deck, zerkleinerte und schmolz sie. Trotz wunder und steif gefrorener Hände gingen die Leute gerne daran, ihren Vorrath zu ergänzen. Denn das so gewonnene Wasser war völlig frisch und schmeckte besser, als das vom Kap mitgenommene. »Der einzige Fehler, den man ihm schuld geben konnte, war dieser, dass es die fixirte Luft im Frieren verlohren hatte, daher auch ein jeder von uns, der es zum Getränk brauchte, mit geschwellenen Drüsen am Halse heimgesucht war.« Forster meint dazu, dass der vielen Gebirgsbewohnern eigenthümliche Kropf ihrem steten Genusse solchen Schmelzwassers zuzuschreiben sei.

Die 3 Scorbutkranken erhielten als Medikament eine Marmelade von gelben Rüben oder Carotten, die als vorzügliches Antiscorbutikum empfohlen waren. Da diese Verabreichung nur eine abführende, aber keine heilende Wirkung hatte, fing der Wundarzt Patcon eine Kur mit frischem Maisch oder der gekochten Malzinfusion an. Diese »Bierwürze« rühmt der Berichterstatter dann ausserordentlich und empfiehlt sie allen Seefahrern zu besagtem Zwecke, jedoch müsse sie, wie er hinzufügt, sorgsam vor Schimmel bewahrt werden, um Nichts von der Heilkraft einzubüssen.

Erfahrung macht klug, das musste man auf der »Resolution« auch erst empfinden, denn von den 31 mitgenommenen Bierfässern gingen viele aus Mangel an Vorsicht verloren. Sie kamen in Gährung und platzten, mitunter sogar mit einer explosionsartigen Gewalt. Nur einige, die in den Sandballast eingegraben und nicht mit der atmosphärischen Luft in Berührung gelassen wurden, blieben gut erhalten.

60 Fass Sauerkohl waren vor der Rückkehr zur Kapstadt bereits verzehrt, bis auf eines. Dasselbe war verpackt und vergessen worden und wurde erst wieder 14 Tage vor der Rückkehr nach England, nach dreijähriger Reise entdockt.

»Es enthielt noch so frisches und schmackhaftes Sauerkraut, dass die portugiesischen Gäste in Fayal sich nicht allein an Bord daran erfreuten, sondern den erbetenen Rest mit an Land nahmen, um andere Freunde zu bewirthen.«

Wenn die Engländer uns heutzutage unsere Vorliebe für »Ssauerkraut« vorhalten, so haben sie eben alte Ueberlieferungen vergessen oder den Geschmack vollkommen geändert.

Denn Cook liess »mehrentheils zweymalen die Woche, zur See aber, und besonders in den südlichsten Gegenden noch öfter die Woche dem Manne je ein Pfund davon verabreichen. »Weil es nicht als Medizin«, schreibt unser Gewährsmann, »sondern als nahrhafte Speise betrachtet wurde, hatte es die gute Wirkung gegen den so gefürchteten Scorbut.«

»Dreymal die Woche gab es dann Erbsen zu Mittag, und jedesmal ohngefähr zwey Loth Fleischbrühe (von den erwähnten Leimtafeln) auf den Mann, darin zerlassen.« Unglücklicherweise, sagt unser Naturforscher dazu in einer Fussnote, waren die Erbsen sehr schlecht und blieben, ungeachtet alles Kochens, hart und unverdaulich. Aber die dazugethane Bouillon musste die Hungrigen zum Theil schadlos halten und »die üble Wirkung verhindern, die diese harte Speise nebst dem Pöckelfleisch sonst hätte verursachen können.«

Da 5000 Pfund Suppentafeln mitgenommen waren, brauchte man nicht zu sparsam damit umgehen, zumal auch lebendes Schlachtvieh mitgeführt wurde. Letzteres ertrug die Unbilden der südlichen Polarzone jedoch nicht so gut wie die Menschen, die allerdings durch Extra-Verausgabung dicker und warmer Flanellkleider sich schützen konnten. Leider schienen aber die Admiralitätsschneider in England ihre Maasse an aussergewöhnlich kleinen Marinern vorgenommen zu haben, denn alle Kleidungsstücke waren reichlich — eng und kurz. Die Schaafe, Schweine und Ziegen magerten ab, wurden krätzig und gingen zum Theil ein, während die Jungen entweder todt zur Welt kamen oder bald nach der Geburt vor Kälte »verklammten.«

Nach vier Monaten und zwei Tagen erreichte man, ohne inzwischen Land gehabt zu haben, Cap West auf Neu-Seeland bei »allerseits beständig guter Gesundheit.« »Dies war um so mehr zu verwundern,« sagt der Naturforscher in seinem Reiseberichte, »als wir auf der ganzen Reise vom Vorgebirge der guten Hoffnung an bis nach Neu-Seeland unaufhörlich mit Mühseligkeiten zu kämpfen gehabt hatten. Unsere Segel waren zerrissen, unser Tauwerk in Stücken, das Schiff war entweder durch die Wellen auf das heftigste hin und her geworfen, oder, wenn das nicht geschahe, so legte es der Wind ganz schief auf die Seite, wodurch nebst dem beständigen Handthieren der Matrosen im Takelwerk, die Cajüten und das oberste Verdeck überall wandelbar wurden.« (?)

»Reinlichkeit,« heisst es an anderer Stelle, »ist eine andere nothwendige Vorsicht. Es ward bey uns nicht nur scharf darauf gesehen, dass die Matrosen sich selbst, ihre Kleider, Hemden usw. rein hielten, sondern auch die Küchengeräthe wurden fleissig untersucht.« Trotzdem wird an anderer Stelle dennoch von einer, allerdings leichten, durch Nachlässigkeit des Koches entstandenen Grünspanvergiftung berichtet.

Bei trockenem Wetter mussten die Betten an Deck gesont, die Zwischendecke gut mit Essig und Schiesspulver ausgeräuchert werden. Ungesunde, faule Ausdünstungen wurden durch unten im Pumpensood angezündetes Feuer nach oben getrieben und zertheilt.

Sofort nach Ankunft in einem Hafen wurde reichlicher Frischwasservorrath und neuer Proviant besorgt. Man entdeckte eine neue, zur Thee- und Bierbereitung geeignete Pflanze, ass viel frische Fische und benutzte jede sich bietende Gelegenheit zur Jagd, um durch die erlangte Beute eine Beisteuer zur einförmigen Speiseordnung zu leisten.

Wo an Land wilder Sellerie und Löffelkraut anzutreffen ist, wird eifrig gesammelt und als Vorbeugungsmittel gegen Scorbut verwandt. »Beydes hernach täglich in einer Suppe von Weizen- und Habermehl zum Frühstück gegeben, oder auch zum Mittagessen reichlich an die Erbsuppe gethan. Eine Art Saustiel (*sonchus oleraceus*) und ein anderes Kraut (*tetragonia cornuta*) wird zu einem wohlschmeckenden (?) Salat verwandt, während die Sprossentanne wiederum Material zur Bierbrauerei darbietet.

Zu welchen Geschmacksverirrungen jedoch die abwechselungsarme Speisenfolge eines Entdeckungsschiffes führen kann, sei zum Schlusse hier noch hinzugefügt.

Forster berichtet S. 177 vom Juni 1773: »Die Offiziers, denen nach der Neu-Seeländischen frischen Kost das eingesalzene Fleisch noch nicht wieder schmecken mochten, liessen ihren schwarzen Hund (dessen grosse Dummheit und Unbrauchbarkeit mehrmals erwähnt wird) abschlachten und schickten dem Capitän die Hälfte davon.

Wir liessen die Keule braten und speisten solchergestalt heute zum ersten Male Hundefleisch. Es schmeckt vollkommen wie Hammelfleisch, so dass nicht der geringste Unterschied zu bemerken war.

Der Gelehrte knüpft daran einige Betrachtungen, warum man nicht lieber Hunde als Schweinefleisch esse? Dem kann nur hinzugefügt werden, dass über Geschmacksfragen eben nicht zu streiten ist und der, ders mag, de magt ja woll mögen. Recht geben können wir unserm gelehrten Landsmanne jedoch vollkommen, wenn er eine Lanze für die Seeleute, deren Humor und Ausdauer er öfter lobt, zu brechen bereit ist.

»Von ihrer billig und menschenfreundlich gesinnten Landesregierung können sie sich überall, besonders bey gefährlichen Expeditionen darauf verlassen, mit allem versorgt zu werden, was sie gegen die Gefahren der See schützen und was in Widerwärtigkeiten ihren Muth aufrecht erhalten kann. Wenn hingogen in einem Staate diese Aufmerksamkeit fehlt und der Matrose gewahr wird, dass man sich nicht mit einer Art von Theilnehmung um ihn bekümmert, so wird er unwillig und muthlos im Dienst werden, — sobald eine Prüfungsstunde einfällt, die auf diesem Elemente doch so selten ausbleiben.«

## Verwaltungsbericht der Seeberufsgenossenschaft (1898).

Ueber die Verwaltung der Genossenschaft im elften Jahre ihres Bestehens ist Folgendes zu berichten. Im Kataster wurden 199 Betriebe gelöscht, 177 sind eingetragen, insgesamt waren am 1. Januar 1899 = 1402 Schiffahrtsbetriebe, 30 verwandte Betriebe und 40 Hochseefischer versichert. Die Zahl der Schiffahrtsbetriebe hat gegen das Vorjahr um 27, gegen 1888 um 388 abgenommen. Ende 1898 waren 2627 Kauffahrteischiffe (1578 Segler, 1041 Dampfer) und 208 Hochseefischer (84 Segler, 124 Dampfer) bei der Genossenschaft registriert. Im Laufe des Berichtsjahres sind 97 Fahrzeuge (74 Segler, 18 Dampfer, 5 Hochseefischer) als verschollen erklärt, 77 nach dem Auslande verkauft, 243 von einer Sektion zur andern verkauft, 23 (13 Segler, 10 Dampfer) abgewrackt, condemnirt, aus der Versicherungspflicht geschieden, 105 (36 Segler, 58 Dampfer, 11 Hochseefischer) in Deutschland, 27 (14 Segler, 12 Dampfer, 1 Hochseefischer) im Auslande für deutsche Rechnung gebaut, 77 (46 Segler, 30 Dampfer, 1 Hochseefischer) vom Auslande gekauft und 40 (23 Segler, 17 Dampfer) von der Binnenschiffahrt zur Seeschiffahrt übergegangen.

Eingetragen am 1. Januar 1899 in die Genossenschaft waren: 1208 (1285) hölzerne Segler, 378 (343) eiserne Segler, 1041 (1003) Dampfer und 208 (201) Hochseefischer. Unfälle sind im Laufe des Berichtsjahres gemeldet: 2265, davon 1838 Verletzungen, 427 Todesfälle an Bord von Kauffahrteischiffen, 10 in verwandten Betrieben und 144, davon 111 Verletzungen, 33 Todesfälle auf Hochseefischern; zusammen 2419 (2376) gemeldete Unfälle. Renten sind an 713 Wittwen, 1141 Kinder, 189 Aszendenten und 1218 Verletzte gezahlt. Durch die Unfälle wurde die Genossenschaft 1898 mit  $\mathcal{M}$  44 493,38 (118 440,52) belastet; die gezahlten Entschädigungen sind gegen das Vorjahr um  $\mathcal{M}$  48 372,49 gestiegen. Ueber die Ursachen der Unfälle ist dem diesjährigen Bericht eine tabellarisch übersichtliche Zusammenstellung für den Zeitraum 1888 bis 1897 beigegeben. Dieses Material, welches gehörig auszunutzen wir uns für spätere Zwecke aufsparen, ist ebenso umfangreich, wie, um einen alltäglichen Ausdruck zu gebrauchen, interessant. Wir beschränken uns diesmal auf die Anzahl der gemeldeten Unfälle, von denen die Versicherten betroffen sind, ohne die Art des Unfalles näher zu bezeichnen.

Unfälle erlitten und sind von 1888 bis 1897 gemeldet:  
a) Dampfer: 212 Schiffer, 643 Steuerleute, 409 Bootleute, 378 Zimmerleute, 17 Bestmänner, 126 Steuer (Quartermaster), 2747 Matrosen, 11 Netzmacher (Fischd.), 203 Handwerker, 387 Leichtmatrosen, 356 Jungen, 1015 Maschinisten, 512 Assistenten, 2264 Heizer, 2284 Kohlenzieher, 24 Verwalter, 18 Aerzte, 29 Oberköche, 42 Oberstewards, 417 Köche und 367 Aufwärter mittlerer Ordnung, 617 Köche und 57 Aufwärter niederer Ordnung, 57 Aufwärterinnen und 63 Stellung unbekannt. Total = 13 264 Unfälle. b) Segelschiffe: 472 Schiffer, 508 Steuerleute, 72 Bootleute, 260 Zimmerleute, 129 Bestmänner, 220 Köche mittlerer Ordnung, 18 Aufwärter mittlerer Ordnung, 34 Schmiede, 1720 Matrosen, 989 Leichtmatrosen, Halbmänner etc., 55 Köche niederer Ordnung, 546 Jungen, 16 Stellung unbekannt. Total = 5039 Unfälle. c) In verwandten Betrieben 82 Unfälle.

Gegen die Entscheidungen des Genossenschaftsvorstandes und der Sektionsvorstände wurden im Berichtsjahre in 259 (260) Fällen Berufung eingelegt, davon waren 53 aus dem Vorjahre übernommen. Gegen die Entscheidungen der

Schiedsgerichte wurde in dem zehnjährigen Zeitraum von den Versicherten in 225 Fällen, von der Genossenschaft in 66 Fällen Rekurs erhoben. Von den ersteren sind 172, von den anderen 33 Fälle zu Gunsten der Genossenschaft, 16 bzw. 21 zu Gunsten der Versicherten entschieden. Der Rekurs zurückgezogen ist von den Versicherten in einem Falle, von der Genossenschaft in 5 Fällen; schwebend sind noch 20 Fälle.

Angesichts der verschiedenen Erörterungen, die in letzter Zeit, auch in der »Hansa«, über die Frage, ob die Seeberufsgenossenschaft liberal oder engherzig gegen die Versicherten sei, Platz gegriffen haben, mag die folgende im Jahresbericht befindliche Stelle hier Aufnahme finden. Es heisst unter Andeutung auf die oben erwähnten Zahlen:

»Wir glauben nicht anmaassend zu sein, wenn wir in vorstehenden Ziffern ein glänzendes Zeugnis für die Liberalität der See-Berufsgenossenschaft gegen ihre Versicherten erblicken, und damit zugleich die beste Widerlegung der Vorwürfe, welche von sozialdemokratischer Seite im Reichstag aus Anlass eines einzelnen Falles gegen die See-Berufsgenossenschaft erhoben worden sind. Der Vertreter der Reichsregierung hat auf jenen Angriff bereits erwidert, dass es die Pflicht des Genossenschaftsvorstandes ist, mit den Geldern, deren Verwaltung ihm anvertraut ist, nach Gesetz und Recht zu verfahren und Renten zu verweigern, wo sie seiner Ueberzeugung nach zu Unrecht beansprucht werden, und dass im angezogenen Falle die höchste Instanz die Rechtsauffassung des Vorstandes bestätigt hat. Es dürfte jedoch von Interesse sein, die Thatsachen zu untersuchen, welche den erhobenen Beschuldigungen zu Grunde liegen. Behauptet wurde, die See-Berufsgenossenschaft gäbe keine Entschädigung an Verunglückte, die nicht angemustert seien. Das ist natürlich nicht wahr. Entschädigt wird jeder auf Grund des See-Unfallversicherungsgesetzes Versicherte, der einen Betriebsunfall erlitten hat. Wie weit der Kreis der Versicherten durch das Gesetz gezogen ist, hat Genossenschaftsvorstand unter Rechtsbeistand wiederholt und sorgfältig erwogen, und beschlossen, jeden vom Rheder im Schiffsbetriebe Angestellten als versichert zu betrachten, der vermöge der Art seiner Beschäftigung und der Bedingungen seiner Anstellung sich als zur Schiffsbesatzung gehörig darstellt, einerlei ob angemustert oder nicht. Dagegen erachtet der Vorstand es als über den Rahmen des Gesetzes hinausgehend, wenn jeder zu beliebigen Dienstleistungen im Hafen angenommene Arbeiter, der vielleicht nicht einmal in irgend einer Beziehung zur Seefahrt steht, als versichert bei der See-Berufsgenossenschaft gelten sollte. Im vorliegenden Falle war ein ehemaliger Maschinist mit Reparaturarbeiten an Bord beschäftigt, ohne dass er auf dem betreffenden Schiffe oder für die betreffende Rhederei gefahren hatte oder zu fahren bestimmt war. Dass der Mann nicht gegen Unfall versichert war, ist eine bedauerliche Konsequenz der gelegentlich sich in der Gesetzgebung vorfindenden Lücken. Wie solchen Härten vorzubeugen, ist eine Frage, welche der Verein Hamburger Rheder bei der See-Berufsgenossenschaft angeregt hat, und der Vorstand wird von Neuem überlegen, ob im Rahmen des Gesetzes eine Erweiterung der beobachteten Grundsätze möglich ist.«

Die Anzahl aller Versicherten bezifferte sich im Berichtsjahre auf 48 648 Personen, ihr anrechnungsfähiger Jahresdurchschnittsverdienst auf  $\mathcal{M}$  26 524 426, ihr Jahresarbeitsverdienst auf  $\mathcal{M}$  32 745 650 und der Beitrag auf  $\mathcal{M}$  687 548,92. Die Personen vertheilen sich auf die einzelnen Sektionen folgendermaassen: I (Papenburg) 2553, II (Bremen) 16 841, III (Hamburg) 20 551, IV (Kiel) 3717, V (Stettin) 3717 und VI (Danzig) 1269. Stellt man diesen Angaben den anrechnungsfähigen Jahresverdienst und den Jahresverdienst selbst gegenüber, so ist die Berechnung des anrechnungsfähigen und des wirklichen Jahresarbeitsverdienstes für den Einzelnen eine einfache Divisionsrechnung, die zu folgenden Resultaten führt.



Section	I	Jahresarbeitsverdienst	4 651.70
	II	„	„ 616.04
	III	„	„ 699.15
	IV	„	„ 750.07
	V	„	„ 707.31
	VI	„	„ 718.35
Section	I	anrechnungsfähig	„ 456.01
	II	„	„ 535.33
	III	„	„ 556.49
	IV	„	„ 607.20
	V	„	„ 618.73
	VI	„	„ 567.31

Ueberholt sind im Berichtsjahre von Vertrauensmännern 197 Schiffe, von Besichtigern von Compakten 10 und von Beauftragten 464 Schiffe.

## Segelhandbuch des Englischen Kanals

(I. Theil, II. Auflage)

herausgegeben von der Direktion der Deutschen Seewarte.

Wenn wir vorstehende Publikation der Deutschen Seewarte einer eingehenden Besprechung im Nachstehenden unterziehen, so geschieht es nicht nur, weil die zweite Auflage dieses Werkes gegen die erste in vollständig veränderter Anordnung und Ausführung erfolgt ist, sondern weil wir den Eindruck haben, dass bei dieser Neubearbeitung in entgegenkommener Weise den Wünschen des praktischen Seemanns, insbesondere auch der Dampfschiffsführer, Rechnung getragen ist. In der ersten Auflage, die mit Ausnahme weniger Capitel, gewissermassen nur eine Uebersetzung der von der englischen Admiralität herausgegebenen Werke ähnlicher Art in umgekehrter Reihenfolge war, sind einzelne Abschnitte z. B. die Abhandlung über die Gezeitenerscheinung rein theoretisch behandelt und von den meisten Seeleuten überhaupt nicht verstanden, Denselben Vorwurf können wir dem vorliegenden Werke nicht machen. Auch in der Einteilung des Buches sind Veränderungen vorgenommen. Früher erschienen die Segelanweisungen für den Englischen Kanal in drei Bänden; (englische-französische Küste, Kanalinseln) diesmal in zwei. Der zweite Theil, französische Küste und Kanalinseln, ist schon am Anfang des Jahres veröffentlicht und hier auch kurz besprochen.

Die neue Auflage des I. Theils zerfällt in sieben Hauptabschnitte, von denen der erste die allgemeinen, die übrigen 6 die speciellen Verhältnisse der einzelnen Küstenstrecken vorführen. Dieser erste Hauptabschnitt, der ein abschliessendes Werk für sich darstellt, ist es, mit dem wir uns beschäftigen wollen, weil hier bezüglich der Ansprüche des Seemanns das erfüllt ist, was vorher angedeutet wurde. Die übrigen Abschnitte des Buches sind in ähnlicher Weise, wie die gebräuchlichen Segelhandbücher anderer Nationen verarbeitet; nur noch etwas systematischer und ausführlicher.

Wenn vorher gesagt ist, der erste Abschnitt sei ein Buch für sich, so ist damit gemeint, dass er für Schiffe, die nur den Kanal durchlaufen, nöthigenfalls als Segelhandbuch dienen könnte. Er behandelt in Unterabschnitten die magnetischen und klimatischen Verhältnisse des Kanals in ähnlicher Weise wie in der ersten Ausgabe.

Der nächste Gegenstand »Die Gezeitenerscheinungen im Englischen Kanal« ist, wie bereits erwähnt, in vollständig veränderter Form und vom rein praktischen Standpunkt dargestellt. Nachdem die Ursachen der eigenartigen Gezeitenströmung im Kanal durch knappe und klare Andeutungen, ausreichend für die Praxis, erklärt sind, wird gestützt auf wirkliche Beobachtungen und genaue Untersuchungen das Wesen der Gezeiten eingehender behandelt. Nachdem davor gewarnt ist, Gezeiten und Gezeitenströmungen mit einander zu verwechseln oder zu verquicken, und nachdem eine

Tabelle mit der Angabe der Hafenzeiten verschiedener Orte Erwähnung und Erklärung findet, ist den Gezeitenströmen ein besonderes Capitel gewidmet, dessen Inhalt für jeden Navigateur höchst beachtenswerth ist. Zwölf kleine Strömungskarten — von denen die erste die Strömungsverhältnisse im Kanal darstellt, wie sie sich 1 Stunde nach Quessant-Niedrigwasser oder Hochwasser bei Dover, die letzte, wie sie sich bei Quessant-Niedrigwasser, gestalten, — sind angethan, eine Behauptung zu bekräftigen, die im erläuternden Text gemacht ist und auf die wir besonders verweisen. Es heisst da: »Die Verhältnisse (Strömungen) liegen im Englischen Kanal ganz ähnlich wie in einem grossen Flusse, jedoch mit dem Unterschiede, dass die vom Westen in den Kanal einlaufende Tide nicht wie im Fluss im oberen Gebiete ausläuft und endigt, sondern sich durch die Strasse von Dover zwingt und nach der Nordsee fort-pflanzt.«

Die nächsten Themata »Das Lootswesen in England«, »das englische Betonungswesen« (Feuerschiffe, Wrackfeuerschiffe), »das Rettungswesen in England« (Küstenwacht-, Rettungs-, Sturmsignal- und Zeitsignalstationen) und »Verschiedenes« (Schleppdampfer, Lloydstationen, Telegraphenkabel, Warnungssignal zum Gebrauch bei Nacht, besondere Signale auf Feuerschiffen) sind nach den neuesten Publikationen zusammengestellt und bearbeitet.

Die dann folgenden Anweisungen und Winke über »die Navigirung vor und in dem Englischen Kanal« nebst dem »Einfluss des Windes auf die Strömungen« sind das Ergebniss langjähriger Erfahrungen und Beobachtungen auf Segel- und Dampfschiffen der Kriegs- und Handelsmarine verschiedener Nationen, wie auch auf Feuerschiffen und von Wasserbaubehörden. Das ganze umfangreiche Material, das der Seewarte zur Besprechung dieser wichtigen Capitel zur Verfügung stand, ist in systematischer Weise für die Nautik bearbeitet. In dieser Gestalt vertritt es die Stelle eines erfahrenen, umsichtigen Rathgebers, der voraussetzt, in der Person des Rathsuchenden einen selbstständig denkenden und handelnden Seemann vor sich zu haben. Dasselbe gilt für die folgenden Unterabschnitte »An- und Durchsegelung des Englischen Kanals«. Auch hier hat eine folgerichtige Verarbeitung des vorhandenen Materials die gegebenen werthvollen Resultate geliefert.

Wir möchten nicht unterlassen, aus der zuletzt erwähnten Abhandlung eine Stelle zu citiren, welche sich mit der Qualität des Feuers und Nebelsignals von East-Goodwin Feuerschiff beschäftigt:

»Das grüne Leuchtfeuer dieses Schiffes (East-Goodwin) ist wie alle grünen Feuer in grösserer Entfernung weniger gut sichtbar, als die Leuchtfeuer anderer Feuerschiffe. Ueber die Unzulänglichkeit dieses für die Ansteuerung des Kanals von der Nordsee so überaus wichtigen Feuers, sowie des Nebelsignals dieses Feuerschiffes wird von den deutschen Schiffsführern allgemein geklagt.«

Durch diesen kurzen Hinweis hat die Seewarte den deutschen Seeleuten einen werthvollen Dienst erwiesen und das alte Postulat der Nautischen- und Seeschiffervereine seiner Erfüllung einen grossen Schritt näher gebracht. Denn es kann der englischen Leuchtfeuerbehörde, dem Trinity House, nicht gleichgültig sein, wenn die ihr schon verschiedentlich unterbreiteten Beschwerden und Klagen über East-Goodwin im deutschen Segelhandbuch Wiederholung und auch Unterstützung finden.

Für die Durchsegelung des Kanals ist eine kombinierte Kurs- und Missweisungskarte auf die besonders aufmerksam gemacht sei, beigegeben; ebenfalls dient eine an passender Stelle eingestrichelte Tiefen-Karte dazu, das Verständniss zu erhöhen und die Arbeit zu vervollständigen. Den Schluss dieses

ersten Abschnittes des Segelhandbuches bilden praktische Urtheile über die An- und Durchsegelung des Kanals.

Alles Gesagte noch einmal zusammengefasst, führt ohne Weiteres zu dem Resultat, dass durch das neue von der Direktion der Seewarte herausgegebene Werk dem Navigateur ein höchst werthvolles Hilfsmittel an die Hand gegeben ist. Möge dasselbe die seinem Werthe entsprechende Verbreitung finden.

S.

## Schiffbau.

**Bauftrag.** Der Norddeutsche Lloyd gab bei der Werft von Johann Tocklenborg in Geestemünde den Bau eines neuen grossen Passagier-Frachtdampfers von 10 000 R.-T. für die Bremen-Newyorker Linie in Auftrag. Die Dimensionen des Schiffes sind 152,5 m Länge, 17,7 m Breite und 12,2 m Tiefe. Es wird ein Schwesterschiff der Dampfer der Rheinklasse, wovon zwei bei der Firma Blohm & Voss in Hamburg in Bau befindlich sind. Ausser diesen Dampfern ist der Bau zweier Frachtdampfer für die ostasiatische Frachtdampferlinie von Furness, Withy & Co. in Westhartinlepool bestellt. Die Dampfer sollen 5000 T. gross werden.

**Bauftrag.** Die Suez-Canal-Gesellschaft hat bei Wm. Simons & Co., Renfrew, einen Bagger in Bauauftrag gegeben, der nach seiner Vollendung der grösste Bagger der Welt sein wird. Seine Dimensionen betragen  $270 \times 48 \times 19$ . Jeder Eimer hat ein Raumgehalt von 2 T., sodass in ständiger Thätigkeit während einer Stunde 1500 T. bis zu einer Tiefe von 40' gebaggert werden können.

**Stapellauf.** Auf der Hamburger Werft von Blohm & Voss lief am 5. Juli für Rechnung der Hamburg-Südamerikanischen Dampfsch.-Gesellsch. ein neuerbauter Passagier- und Frachtdampfer, der „Tijuca“ getauft wurde, vom Stapel. Die Dimensionen sind  $375' \times 46' \times 30'$ , bei 24' Tiefgang 6500 T. Schwergut und 600 T. Wasserballast. Ausgerüstet ist der Neubau mit vierfachen Expansionsmaschinen, Antivibrations-system Schlick.

**Stapellauf.** Der Stapellauf des für die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft in Hamburg bei der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft im Bau befindlichen Dampfers „Harburg“ gieng am 23. Juni glücklich von Statten. Die Schiffstaufe wurde von der Gemahlin des Herrn Nico Petersen vollzogen. Die Grössenverhältnisse des Dampfers sind Länge 390', Breite 47' 8", Tiefe 31'.

**Stapellauf.** Auf der Neptunwerft Rostock fand am 4. Juli der Stapellauf eines Stahlfrachtdampfers, Baunummer 181 der Flensburger Dampfer-Compagnie statt. In der Taufe erhielt das Schiff den Namen „Marie“. Der neue Dampfer hat folgende Dimensionen  $244 \times 35 \times 17,6$ . Tripleexpansionsmaschine 600 Pf. St., 10 Knoten Fahrgeschwindigkeit, 2100 Tons Tragfähigkeit. Der Dampfer erhält 5 Boote, 18 Mann Besatzung und wird von Kapitän Menzel geführt werden. Ablieferungstermin: Anfang August.

**Probefahrt.** Am Sonnabend, den 1. Juli, fand die Probefahrt des für die Bremer Dampfergesellschaft „Argo“ auf der Werft des Bremer Vulkan in Vegesack neu erbauten Dampfers

„Sperber“ statt. Das Resultat war eine Durchschnittsfahrt von  $11\frac{1}{2}$  Seemeilen p.h., worauf die Uebernahme des Schiffes seitens der Rhederei erfolgte. Der „Sperber“ hat eine 1300 Reg.-T. bezw. Ladefähigkeit von ca. 1450 Tons. Die Dimensionen sind  $235' \times 32' \times 14\frac{1}{2}'$ . Er besitzt eine dreifache Expansionsmaschine von, wie bei der Probefahrt festgestellt, 1134 ind. Pferdekraften. Die Kessel arbeiten mit 12 Atm. Druck, die Welle macht 110 Umdrehungen per Minute. Ganz besonders hervorzuheben ist die ausgezeichnete Einrichtung zur Beförderung von Passagieren. Die erste Kajüte mit prächtig ausgestatteten Salons, bedeutend grösser, wie bei den Schwesterschiffen, und 7 höchst gemüthlich und bequem eingerichteten Schlafkabinen ist berechnet für 14, die 2. Kajüte, ebenfalls sehr ansprechend und bequem für 24 Personen. Das Zwischendeck, unter der Letzteren gelegen, in seiner, wenn auch einfachen, doch sehr praktischen Ausstattung fasst 76 Personen in seinen für Männer und Frauen getrennten Räumen.

**Zur Geschichte des Stettiner „Vulcan“.** Unter dieser Ueberschrift hat die „Stettiner Ostsee-Ztg.“ verschiedene Mittheilungen über die Entwicklung unserer grössten nationalen Schiffbauwerft gebracht. Wir entnehmen das Folgende: Am 29. Januar 1857 wurde die im Jahre 1851 gegründete Fabrik der Herren Früchtenicht & Brock in eine Actiengesellschaft verwandelt und ihr der Name „Stettiner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft „Vulcan“ beigelegt. Das ursprüngliche Aktienkapital von 3 000 000  $\mathcal{M}$  ist nach und nach bis auf 8 000 000  $\mathcal{M}$  erhöht worden; die Erhöhung des Aktienkapitals allein giebt aber kein richtiges Bild von der grossen Entwicklung, die der „Vulcan“ in 40 Jahren genommen hat. Diese kommt zum Ausdruck in dem Anlagewerthe der Fabrik; während derselbe im Jahre 1857 nur 1 900 000  $\mathcal{M}$  betrug, beziffert sich der Gesamtanlagewerth gegenwärtig auf mehr als 22 000 000  $\mathcal{M}$ , so dass dadurch eine zehnfache Vergrösserung seit der Gründung der Gesellschaft in Erscheinung tritt. Die Grundfläche der ganzen Fabrik betrug im Jahre 1870 etwa 8 ha und beträgt gegenwärtig 26 ha, die bedeckte Grundfläche der Werkstätten damals etwa 20 000 qm, jetzt etwa 60 000 qm, die Zahl der beschäftigten Arbeiter damals durchschnittlich 1800 Mann, gegenwärtig 6300 Mann. Einschliesslich der gegenwärtig im Bau befindlichen Schiffe sind insgesamt 247 Schiffe auf den Hellingen des „Vulcan“ erbaut worden und zwar: 61 grössere und kleinere Kriegsschiffe, 137 grössere und kleinere Schraubendampfer für die Handelsmarine, 49 verschiedene Raddampfer. Gegenwärtig im Bau befindlich sind die vier grossen Doppelschrauben-Reichspostdampfer „König Albert“ und „Prinzess Irene“ für den Norddeutschen Lloyd, „Hamburg“ und „Kiautschou“ für die Hamburg-Amerika Linie. Für letztere ist auf den Hellingen des „Vulcan“ auch der neueste Doppelschrauben-Schnelldampfer „Deutschland“ in Fertigstellung begriffen. Dieses gewaltige Schiff erhält eine Länge von 663' 0" engl., etwa 23 000 T. Displacement und wird 2 Maschinen von zusammen 33 000 indicirten Pferdestärken in seinem Rumpfe bergen; es soll im Frühjahr 1900 seine erste Reise über den Ocean antreten.

## Vermischtes.

**Prüfungswesen.** Am Montag, den 24. d. Mts., beginnt in Lübeck im Lokale der Gewerbeschule eine Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt und Stouermann, der sich eine Sonderprüfung in Maschinenkunde und medizinischer Kenntniss anschliessen wird. Meldungen sind bis zum 22. d. Monats bei dem Direktor Herrn Dr. Schulze einzureichen.

**Schiedsgericht für Unfallversicherungssachen.** Der in Porto Alegre mit seiner Familie wohnhafte Schiffer T. ist am 21. Mai 1895 im Hafen von Pelotas mit der rechten Hand zwischen die Zahnräder der Maschine gerathen und ist ihm von der See-Berufsgenossenschaft wegen der Unfallfolgen eine Rente für um 25 % verminderte Erwerbsfähigkeit zugesprochen. Nachdem die Rhederei angezeigt, dass ihre sämtlichen, an der brasilianischen Küste fahrenden Schlepper und Leichter genöthigt worden, unter brasilianischer Flagge zu fahren, wie auch die Besatzungen gezwungen sind, die brasilianische Nationalität anzunehmen, ist, weil Kläger sich im Auslande aufhält, gemäss § 75 des See-Unfallversicherungsgesetzes die Rentenzahlung eingestellt. Die dagegen erhobene Berufung verwirft das Schiedsgericht aus folgenden Gründen: Obgleich die Region an der brasilianischen Küste jedenfalls nicht zum deutschen Inlande gehört, könnte Kläger dennoch als im deutschen Inlande befindlich rechtlich angesehen werden, wenn er dort auf einem deutschen Seefahrzeuge aufhältlich und bedienstet wäre. Als solches ist aber nach § 2 Abs. 1 des Gesetzes nur ein Schiff gesetzlich anzusehen, welches unter deutscher Flagge fährt und sind selbst deutsche Seeleute nicht unfallversichert auf Schiffen, welche nicht unter deutscher Flagge fahren. Kläger, der seit einer Reihe von Jahren mit seiner Familie in Brasilien wohnt und Capitain eines Küstenfahrzeuges ist, welches seit Mitte März 1897 nicht mehr unter deutscher, sondern unter brasilianischer Flagge fährt, hat kein gesetzliches Recht auf Fortbezug der Rente während der Dauer dieser Verhältnisse, da er, wie geographisch, so auch rechtlich nicht als zur Zeit im deutschen Inlande aufhältlich angesehen werden kann.

Matrose H. ist am 13. August 1898 vom Dampfschiff »Suevia« im Hafen von Woosung über Bord gefallen und ertrunken. Der Anspruch seiner Mutter auf Ascendentenrente ist von der See-Berufsgenossenschaft abgewiesen, weil der Verstorbene bei Lebzeiten nicht ihr einziger Ernährer gewesen. Die hiergegen eingelegte Berufung wird aus folgenden Gründen verworfen: Nach § 13, 2 b des See-Unfallversicherungsgesetzes haben Ascendenten nur ausnahmsweise Anspruch auf Hinterbliebenen-Rente, wenn sie bedürftig sind und wenn ihr durch Betriebsunfall getödteter Descendent bei Lebzeiten ihr einziger Ernährer gewesen. Von der letzteren nothwendigen Voraussetzung kann aber im vorliegenden Falle keine Rede sein. Klägerin hat selbst zugegeben, dass der Verstorbene nicht ihr einziger Ernährer gewesen. Ihre Behauptung, dass der Verstorbene sie jährlich mit etwa 300 M. unterstützt habe, ist zum grossen Theile unbewiesen geblieben. Es ist auch nicht wahrscheinlich, dass ein Matrose von seiner geringen Heuer so viel jährlich hat abgeben können. Aber selbst angenommen, dass die desfallsige Behauptung der Wahrheit entspräche, so würde der jährliche Betrag von 300 M. doch nur ausgereicht haben, die Miethe zu decken, welche Klägerin nach ihrer heute bestätigten Angabe zu entrichten hat, während der sonstige Lebensunterhalt, sei es durch eigenen Erwerb oder sonstwie anderweitig hat beschafft werden müssen. Es kann also nur zugegeben werden, dass der Verstorbene die Klägerin mehr oder minder unterstützt hat, doch ist er keinesfalls auch nur im Wesentlichen zur Zeit seines Ablebens der einzige Ernährer gewesen.

**Treibeis bei Neufundland.** Die Direktion der Deutschen Seewarte theilt mit: Das Treibeis bei Neufundland hat sich bis zur Zeit der letzten Nachrichten, die vom 8. bis 10. Juni sind, nahezu auf derselben Stelle, wenn auch in weniger grosser Masse wie im März und Anfang April erhalten. Es ist von jener Zeit an noch sehr wenig zurückgewichen, vielmehr reicht es noch bis an die Dampfertrouten für das erste Halbjahr. Das meiste Eis wurde im Mai und Juni zwischen

42° und 43° N und 49° und 51° W angetroffen. Einzelne Berge gingen ostwärts bis 45° W auf 42° N und südwärts bis 41° N auf 48° bis 49° W. Ausser dem Eise an der Südost- und Südkante der Neufundland-Bank hat sich auch an der Nordkante und unter der Küste von Neufundland zwischen St. Johns und Cap Race und westlich von dem letzteren viel Eis in Form von Bergen und Schollen gezeigt.

**Messageries Maritimes de France** hat im Jahre 1898 mit Einschluss der aus dem Vorjahre vorgetragenen 58149 Fr., insgesamt 63341404 Fr. eingenommen; die Ausgaben erforderten 59586880 Fr. Der Bruttogewinn beträgt 3754624 Fr. wovon 1625075 Fr. für Zinsen und Amortisation der Prioritäten abgehen, so dass 2129549 Fr. (gegen 3079120 Fr. im Vorjahre) zur Dividendenvertheilung übrig bleiben. Der Betrieb hatte mit der ungünstigen politischen und finanziellen Lage in Süd-Amerika sowie mit der in Ostindien wüthenden Pest zu rechnen, die sich nach Madagaskar und Mauritius erstreckte. Trotz dieser Sachlage steigerten sich die Einnahmen aus dem Passagier- und Waarenverkehr um 470907 Fr. Angesichts solcher Verhältnisse ist es nicht möglich gewesen, die gewohnte Dividende von 25 Fr. per Actie zur Vertheilung zu bringen, die Verwaltung hält es aber nicht für richtig, ein einziges Jahr mit den entstandenen ausserordentlichen Ausgaben zu belasten und schlägt daher vor, die in früheren Jahren angesammelten Reserven zur Vertheilung einer Dividende von 17½ Fr. heranzuziehen, wovon bereits 10 Fr. zur Auszahlung gelangt sind. Die Flotte zählte bis Ende 1898 nicht weniger als 61 Dampfer mit insgesamt 235747 Brutto-Tons und insgesamt 195650 Pferdekräften und repräsentirt einen Buchwerth von 171013522 Fr. Die Besatzung der 61 Dampfer bestand aus 6295 (5786), das Bureaupersonal 1368 (1229), die auf Speichern, Werkstätten etc. Beschäftigten 4184 (4306) Personen.

**Portugiesische Schiffahrtsgesetze.** Durch Herrn D. A. Knudsen erfährt die »Norges Sjøfartstidende« aus einem Circular der nordischen Rhedervereinigung, dass seit dem 1. Juli in Lissabon eine Verordnung in Kraft ist, nach der die Vorschriften für die Schiffe nach und von portugiesischen Häfen eine wesentliche Veränderung erfahren haben, nämlich: Art. 24. Dem portugiesischen Consul des Abgangshafens ist eine von den Verladern unterschriebene, in vier inhaltlich gleichen Exemplaren lautende Declaration einzuliefern. Dieses Dokument muss aufführen: Schiffsname, Qualität, Quantität, Marken, Anzahl und Bruttogewicht der eingenommenen Ladung, ebenfalls den Herkunftsort der Güter sowie deren Nettogewicht, Werth und Bestimmungsort. § 1. Der Consul behält, nachdem er in die Declaration Einsicht genommen, zwei Exemplare für sich, zwei gehen an den Verloader zurück. § 2. Der Consul sendet das eine seiner Exemplare unverzüglich an das Zollamt des Hafens, nach dem das Schiff bestimmt ist; das andere Exemplar bleibt in seinem Besitz. Im Falle das vom Consul abgeschickte Declarationspapier seinen Bestimmungsort nicht erreichen sollte, werden die auf dasselbe lautenden Waaren nur gegen einen Garantiebeweis des Ladungs-Empfängers oder Agenten ausgeliefert. Die Genannten müssen sich verpflichten, ein Exemplar der Declaration vom Consul unterzeichnet oder eine beglaubigte Abschrift innerhalb einer vom Vorsteher des Zollamts bestimmten Zeit zu beschaffen. Manifest und Connossement erfahren keine Veränderung und bedürfen keiner consularischen Gegenzeichnung. Der Ablader ist nicht befugt, die Connossements eher zu verlangen, als er nicht die im Art. 24 niedergelegten Vorschriften erfüllt hat.



**Ligue maritime française.** Mark Landry, der rührige Gründer der Ligue maritime française dankt im *Moniteur de la flotte* dem Commandanten Marchand für die Ueberweisung von 15 000 Francs zu Gunsten der Liga und macht dann drei Vorschläge für die nächste Thätigkeit derselben. Zunächst soll, wie die *H. N.* erfährt, die Liga die Herausgabe eines kurzgeschriebenen kleinen Handbuchs der Seekriegsgeschichte durch Aufsetzung einer Prämie fördern. Dann soll der Handelsminister aufgefordert werden, durch Aenderung der Gesetze auf die Hebung des Seehandels hinzuwirken, und schliesslich soll der Vorstand eine Reise für eine Anzahl von Mitgliedern der Liga nach den Haupthäfen der Nachbarstaaten des Continents vorbereiten. Vorgeschlagen werden dazu die Häfen von Bremen, Hamburg, Rotterdam und Antwerpen, weil der Aufschwung im Seehandel der östlichen Nachbarstaaten Frankreichs so augenscheinlich und gerade in Frankreich die Unkenntnis über ausländische Verhältnisse und Einrichtungen besonders gross sei. Als Berather und Führer soll den Mitgliedern ein erfahrener Seemann von Beruf auf der Reise beigegeben werden. Letzterer soll, vom 7. bis zum 16. August dauern, und sind für Bremen 2 Tage, Hamburg und Mündung des Kaiser Wilhelm-Kanals 3 Tage und für für Rotterdam und Antwerpen je 1 Tag Aufenthalt in Aussicht genommen.

**Erlebnisse beim Tropenfieber.** Der im Auslande weitverbreiteten Wochenschrift *«Echo»* schreibt Herr H. Wenke, Bremen: Im Jahre 1855 war ich als Leichtmatrose auf einem Schiffe in St. Thomas und wurde nach einer anstrengenden Ruderfahrt am Mittag heftig vom Fieber befallen, so dass ich am Nachmittag mich nicht mehr aufrecht halten konnte. In der Nacht trat heftiges Erbrechen ein, so stark, dass der Magen ganz leer wurde und nur noch Galle ausgeworfen wurde. Hierauf nahm das Fieber ab und es trat Linderung ein. Von der 15 Mann starken Besatzung erkrankten 12, wovon 7 starben. 1873 machte ich als Kapitän eine Reise von Liverpool nach Lagos (Afrika) und wurde bei stürmischem Wetter und Regen dort vom Fieber heimgesucht; gleich nach Beginn desselben nahm ich Chinin, aber nicht dreimal nacheinander, wie ich später mit gutem Erfolg gethan habe. Die Folge davon war, dass ich nachträglich noch längere Zeit an Stichen in der linken Seite zu leiden hatte. In Westindien und Brasilien, wohin ich 27 Jahre als Kapitän gefahren bin, hatte ich noch mehrere Fieberanfälle zu bestehen. Ich habe an meinen Leuten und mir selbst gefunden, dass dreimal eine Messerspitze mit Chinin in Citronensaft aufgelöst, in Zwischenräumen von zwei bis drei Stunden genommen (Wasser nachtrinken), den Magen gründlich und leicht reinigt, und hat nach meiner Erfahrung eine darauffolgende zweitägige Ruhe bei Vermeidung jeglicher Aufregung stets geholfen. Appetit ist nicht vorhanden, zum Trinken gab ich Wasser mit etwas Citronensaft und Zucker. In den zwei Tagen habe ich mich absichtlich nicht um den Kranken bekümmert, um Aufregung zu vermeiden und ihn bei dem Glauben zu lassen, dass seine Krankheit nicht gefährlich sei. Diese Chininkur bewirkt starken Appetit und muss der Kranke, wenn der Hunger wieder kommt, sich hüten, dem Magen zuviel zuzumuthen, weil dann sich leicht wieder Fieber einstellt. In über hundert Fällen hat obengenanntes Mittel immer zu demselben Resultat geführt, keiner von meinen Patienten ist gestorben. Von einem Matrosen erfuhr ich seine Erkrankung einen Tag zu spät, habe denselben daher nicht kuriren können und war gezwungen, ihn im Hospital zurückzulassen. Er ist nicht gestorben, hat aber schwer leiden müssen. Ein Kapitän, ein früherer Steuermann von mir, kurirte nach meiner Vorschrift in Para vier Mann seiner Leute vom Fieber. Beim Aussegeln erkrankte er selbst, glaubte aber nicht, dass es Fieber sei, und begab

sich auch nicht zur Ruhe, war sogar den letzten Tag noch auf Deck. Er starb nach ein paar Tagen, trotzdem auf See frische Luft war. Manche glauben mit Chinin das Fieber abhalten zu können, da ist die Anwendung dieses Mittels wohl ebenso schädlich, als wenn einer häufig Brechmittel nimmt. Viele Aerzte verordnen auch Brechmittel und Abführmittel, kommen aber fast immer zu spät damit, weil der Erkrankte nicht ahnt, wie rasch das Fieber zunimmt, deshalb der öftere Misserfolg. Ich habe Chinin mit Citronensaft vorgezogen, weil es den Magen ebenso gut reinigt wie Brechmittel und den Kranken nicht so stark anstrengt. Nach gründlicher Magenreinigung, gleich beim Anfang des Fiebers, ist es wie abgeschnitten; dieses ist von befallen Gewesenen vielfach ausgesagt. Wenn das Fieber weiter vorgeschritten ist, weiss ich keinen Rath. Am Puls kann man fühlen, wie weit das Fieber vorgeschritten ist. Durch Thatsachen kann dieses jeder leicht erfahren, ob Arzt oder Laie. Wenn bei einem Fieberkranken im Anfang der Magen durch natürliches Brechen, wie es bei mir das erste Mal geschah, gründlich entleert wird, dann genügen zwei Tage Ruhe ohne alle Aufregung. In Fiebergegenden ist zu vermeiden, nach harter Arbeit sofort zu essen, ohne vorher auszuruhen, überhaupt Angst, Aufregung und Ales, was den Magen beeinflusst; ich habe oft bemerkt, dass die Aengstlichen zuerst Fieber bekamen. Wenn in Afrika einer von Regen durchnässt und dabei kalt wird, bekommt er meistens Fieber. Das Fieber ist nach meiner Meinung keine so schlimme Krankheit, wenn man es durch dies Mittel früh genug bekämpft. Aerzte erlauben einem Laien kein Urtheil hierüber, aber das Sprichwort sagt, Erfahrung ist die beste Lehre.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 29. Juni stattgehabten Versammlung, welche unter Leitung Vorsitzenden stattfand, wurden zunächst 3 Herren zur Aufnahme in den Verein vorgeschlagen. Hingewiesen wurde hierauf auf die Berichte über den 30. Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins, sowie über das Geschäftsjahr 1898 der Seeberufsgenossenschaft. An ferneren Eingängen lagen vor: ein Schreiben vom Verein der Seesteuerleute an der Weser; solche von Mitgliedern aus Valparaiso, Newport und hier; der Antrag der Wittve eines Mitgliedes auf Gewährung des Wittwengeldes. Besprochen wurde hierauf die Festsetzung einer Tiefladelinie abseits der Hamburg-Amerika Linie für die Schiffe dieser Rhederei, und das vom Kaiser an dieselbe gerichtete Telegramm verlesen. Ausgeführt wurde, dass das Vorgehen der Hamburg-Amerika Linie nicht hoch genug anerkannt werden könnte; es wurde die Hoffnung ausgesprochen, dass seitens sämtlicher deutscher Rhedereien diesem Beispiele auch ohne den Zwang eines Gesetzes baldigst Folge gegeben werden möge. Hierzu wurden noch eine Reihe von Fällen besprochen, in welchen eine greifbare Ueberladung der Schiffe stattgefunden hatte und schliesslich der Beschluss gefasst, der Direktion der Hamburg-Amerika Linie den aufrichtigsten Dank des Vereins für die getroffene Neuerung auszusprechen. Aufmerksam gemacht wurde dann noch auf den Deutschen Flotten-Verein, sowie auf die am 4. Juli stattfindende General-Versammlung und nachdem hierauf noch über einige interne Angelegenheiten verhandelt, sowie Ersatzwahlen zum Verwaltungsrathe vorgenommen waren, wurde die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co,

New-York, den 23. Juni 1899.

Die im letzten Bericht erwähnte niedergehende Tendenz in Getreidefrachten hat angehalten, wir haben den Abschluss von zwei prompten Booten zu der miserablen Rate von 2 s 7½ d nach Cork f. O. zu melden, während angebotene Dampfer zu 3 s für Juli-August Beladung nicht placirt werden können. Nach grösseren Booten herrscht einige Nachfrage für gemischte Ladung aus schwerem Getreide und Hafer zu 2 s 4½ d resp. 1 s 9 d nach ausgesuchten Häfen, für Juli-August-Beladung. »Deal«-Frachten halten sich von der Bay von Fundy zu 42 s 6 d fortgesetzt gut, während Räume für »Timber«-Charter vom Golf weniger gewünscht wird, infolge des z. Z. herrschenden Mangels an »Timber«. Die Nachfrage nach Zeitbooten hält sich in normaler Höhe. — Der Bedarf nach Segelschiffsräume ist, ohne irgend wie drückend zu sein, fortgesetzt gut und da der Segelschiffsvorrath noch sehr begrenzt ist, können wir über einen zwar stillen aber festen Markt berichten.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	1½ d	10/	7/6	10/
London,	2½ d	12/6	9/	12/6
Glasgow,	2½ d	15/	8/9	15/
Bristol	3½ d	17/6	11/3	15/
Hull	3½ d	15/	12/6	15/
Leith	4d	15/	12/6	17/6
Newcastle	3½ d	15/	12/6	15/
Hamburg	45 s	14c.	12 cents.	50 mk.
Rotterdam	7c.	18 cts.	13a14 cts.	12a14c.
Amsterdam	7c.	18 cts.	13a14 cts.	12a14c.
Kopenhagen	2/9	17/6	15/	25/
Bordeaux	3/	25 cts.	20c.	5 3/4
Antwerpen	3d	13/9	10/	17/6
Bremen	45 s	18c.	15c.	12c.
Marseille	2/6	17/6	15/d	20/a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 12½ c. — Hamburg 20 c. — Rotterdam 25 c. — Amsterdam 25c. — Kopenhagen 1¼ d. — Antwerpen 20 c. — Bremen 20 c. —.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	2/7½	2/7½	2/4 ½	2/6 .....
Raff. Petrol. p. Segel ....	....	2/3a3/1½	....	24c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	21½ c.	20c.	16c.	21½ c.

## Büchersaal.

**Azimuth-Tabellen**, enthaltend die wahren Richtungen der Sonne, des Mondes und anderer Gestirne, von Julius Ebsen, Königl. Navigationslehrer. Verlag von Eckardt & Messtorff, Hamburg 1899.

Das vorliegende Werk ist eine Vervollständigung der bereits 1896 von demselben Verfasser und Verlag veröffentlichten Azimuth-Tabellen, in denen die Azimuthe nur für jeden zweiten Grad der Declination der Gestirne von 0° bis 24 angegeben waren. Eine Berücksichtigung jeden Declinationsgrades in der neuen Ausgabe ist erfolgt, weil die Tabellen eine grössere Verbreitung gefunden haben und auch das Reichs-Marineamt die Verwendung derselben in der Kaiserl. Marine anordnete, nachdem der versuchsweise Gebrauch zufriedenstellende Resultate ergeben hatte. Die Ebsen'schen Tabellen haben den Vorzug ein Gebiet von 144° (72° Nord bis 72° Süd) Breitengraden zu umfassen, im Gegensatz zu den bekannten französischen und englischen Werken ähnlicher Art, die nur für 122° (61° Nord bis 61° Süd) das Azimuth ergeben. Die Erweiterung um 11 resp. 22° Grad wird vielen Seeleuten, ganz besonders den zahlreichen Archangel-Fahrern genehm sein. Eine äusserst praktische und im Interesse des Geldbeutels der Befürwortung werthe Einrichtung ist noch insoweit getroffen, als die Tabellen in drei verschiedenen Anordnungen erschienen sind. Das eine Buch, das Gesamtwerk, enthält Tabellen von 72° Nord bis 72° Süd, ein anderes von 0° bis 30° und ein drittes von 30° bis 72° Nord oder Süd. Für die Zwecke der europäischen Fahrt genügt demgemäss das zuletzt genannte Buch. Ueberschreitet wider Erwarten der Besitzer dieser Tabellen doch einmal das Gebiet von 30° bis 72° in südlicher Richtung, so ist es dann immer noch Zeit, sich den fehlenden Theil nachträglich anzuschaffen. — Das wahre Azimuth lässt sich mit den Argumenten »Wahre Zeit« resp. »Sternzeit«, »Breite« und »Declination« den Tabellen entnehmen, eine Interpolation, für Geübtere eine einfache Kopfrechnung, ergibt das gewünschte Resultat. Die Tabellen enthalten in Intervallen von 10 Minuten (von 4h a. m. bis 8h p. m.), die Azimuthe in Zehntel Grad genau für jeden Grad der Breite (0°—72°) und für jeden Grad der Declination (0°—20°). Die Ausstattung, Druck, Papier und Format des Buches lassen Nichts zu wünschen übrig. Der Preis beträgt für das gesammte Werk  $\mathcal{A}$  12.—, für den ersten Theil (0°—30°)  $\mathcal{A}$  7.—, für den zweiten Theil (30°—72°)  $\mathcal{A}$  6.—.

## Berichtigung.

Mit Bezug auf die in voriger Nummer abgedruckte Ober-Secamtsverhandlung über die Strandung des Kieler Dampfers »Hiarich«, Kapt. Schrader, erhalten wir vom Vertreter des Kapitäns, Herrn Navigationslehrer Hahn, folgende Mittheilung: Es heisst Seite 309: »Auch sei er wegen seiner Tüchtigkeit ..... als zweiter Kapitän gefahren.« Ich habe mich in der Aeusserung geirrt, es muss lauten: »Kapitän Schrader hat 1888—89 als erster Steuermann und eine kurze Zeit als Superkargo auf einem von seiner Rhederei gecharterten englischen Dampfer gefahren.«

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 28.

Hamburg, den 15. Juli.

XXXVI. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiff-fahrt. — Zur Douwe'schen und Heyenga'schen Standlinie. (II.) — Neue Standlinien. (II.) — Verhandlungen des Reichs-Oberseeamts. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Wir haben s. Z. der noch immer im Haag tagenden Friedenskonferenz unsere Sympathie entgegengebracht, nicht weil wir zu den eigenthümlichen Schwärmern zählen, die als Ergebniss der Berathungen eine allgemeine Abrüstung oder einen ewigen Weltfrieden erwarteten, sondern weil die **Unverletzlichkeit des Privateigenthums auf See** angeblich auf der Tagesordnung stand. Das war ein Irrthum. Erörterungen über diesen wichtigen Gegenstand fanden nicht statt. Einerseits war eine grosse Anzahl Delegirter nicht in der Lage sich zur Frage zu äussern, andererseits begegnete der vom amerikanischen Delegirten ausgegangene Vorschlag bei Sir Pauncefoot, Englands Abgesandten, heftigem Widerspruch. Dass der britische Botschafter gegen eine Verminderung der Seestreitkräfte eiferte, war zu verstehen, vielleicht auch seine auffallende Parteinahme für die Dum-Dum Geschosse, nicht aber die ablehnende Haltung gegen den erwähnten Vorschlag. Geradezu unerklärlich ist der britische Standpunkt, weil Alt-England im Falle kriegsgerichtlicher Verwickelungen beispielsweise mit Frankreich, Russland oder den Ver. Staaten den grössten Vortheil zu ziehen vermöchte, wenn dann nach völkerrecht-

lichem Begriff das Privateigenthum unantastbar ist. Wir erinnern, welchen enormen materiellen Schaden am Anfange des Jahrhunderts französische Kreuzer und Kaper dem schwimmenden Besitz englischer Kaufleute zufügten; lange nach der Schlacht von Trafalgar, dem grossen Kirchhof der französisch-spanischen Flotte. Einen Vortheil für den Briten, wenn die Unverletzlichkeit des Privateigenthums auf See nicht proklamirt ist, vermögen wir nur in einem Kriege mit den Deutschen zu sehen. Unsere geographische Lage ist zu ungünstig, um das Privateigenthum des Feindes zu confisciren, d. h. also mit Kreuzern erfolgreich operiren zu können. Auch unsere eigentlichen nur auf die Vertheidigung der heimischen Küste angewiesene und vorläufig auch zugeschnittene Flotte ist nicht stark genug, um einzelne ihrer Bestandtheile allein zum »Schiffe-Aufbringen« verwenden zu können. Diese angeführten Gründe zeigen aber auch umgekehrt, dass es absolut in unserem, dem deutschen Interesse liegt, wenn die Unverletzlichkeit des Privateigenthums auf See möglichst bald in irgend einer Form vereinbart wird. Allerdings müsste diese Form auch bindend und nicht nur einseitig sein. »Aber welcher Vertrag, der im Frieden zu Stande gekommen, gewährt während eines Krieges noch Verbindlichkeiten?«, könnte man einwenden. Sollte diese



Frage im verneinenden Sinne beantwortet werden, dann ist man wohl zu einer weiteren berechtigt, nämlich: »Welche positiven Ergebnisse kann die Friedenskonferenz denn überhaupt zu Stande bringen?«

Herr Louis Franck, Rechtsanwalt in Antwerpen, theilt uns mit, dass am 13., 14. und 15. Juli d. J., der diesjährige **Kongress für „Internationales Recht“**, an dem unser Gewährsmann als belgischer Delegirter theilnimmt, in London abgehalten wird. Wir wiederholen diese schon früher gebrachte Nachricht, ebenso wie nachstehend die Gegenstände der Tagesordnung:

1. Collision: a) Wie ist die Haftbarkeit zu regeln wenn bei einem Zusammenstoss beide Schiffe schuldig sind? b) Haben die Ladungseigenthümer und andere dritte geschädigte Personen (les autres tiers lésés) einen solidaren Regress gegen die beiden schuldigen Schiffe? c) Ist nicht mindestens zu beschliessen, dass mit Rücksicht auf die Ladungseigenthümer und Dritte den Schiffen der Nachweis einer beiderseitigen Schuld obliegt?

2. Haftbarkeit der Rheder: Ist die Haftbarkeit der Rheder personell? Wenn bejahend, ist die Haftbarkeit beschränkt und wie weit? Oder soll sie (die Haftbarkeit) auf Schiff und Fracht beschränkt sein?

3. Die Competenzfrage bei Collisionsfällen: a) Die provisorischen Maassregeln zur Erhaltung der Schiffe. b) der Gerichtsstand.

4. Bergung und Verpflichtung zur Hilfeleistung: a) Welche internationalen Gesetze sind am Zweckmässigsten zu empfehlen? b) Ist für alle Länder ein gleichlautendes Gesetz, hinsichtlich der Verpflichtung nach einer Collision Hilfe zu leisten, zu empfehlen?

Der nächstjährige Kongress findet in Paris statt, während Hamburg im Jahre 1901 als Versammlungsort ausersehen ist.

Als an dieser Stelle in No. 23, anlässlich des **schändlichen Treibens der amerikanischen Heuerbaase**, gesagt wurde, »Jan Maat trage zum grossen Theil die Schuld, wenn Zustände, wie die gegenwärtigen wochen- ja monatelang andauern können«, rief diese Behauptung in deutschen Seemannskreisen Widerspruch hervor. Heute sind wir in der Lage die dereinstige Bemerkung auf authentisches Material stützen zu können. Der in der »Shipping Gazette« Anfang des Monats veröffentlichte Bericht des britischen Consuls, Mr. Laidlaw, über Portland, bekräftigt in vollem Umfange unseren Standpunkt. Es heisst, nachdem auf das neue amerikanische Seemannsschutzgesetz hingewiesen ist, »die vom Gesetzgeber gewollte segensreiche Wirkung wird solange ausbleiben, as sailors voluntarily place themselves in the power of the

crimps«. Des Weiteren erfahren wir, dass auch die Schiffsführer nicht frei von Schuld sein sollen, wenn in Portland der Wille der Heuerbaase unumschränkt dominiren kann. Herr Laidlaw weist dabei auf das in Oregon in Kraft befindliche Gesetz hin, dass, wenn richtig bekräftigt, dem Treiben der »Haifische« Einhalt zu bieten vermöchte. Der Consul schreibt:

»I have repeatedly and strongly advised the masters of British ships to take advantage of the treaty for return of deserting seamen, and to make complaints of infringement of local laws, but they are generally averse to doing so, fearing they will not get the deserters, and will meet with delay in procuring men from the crimps so fill up their complement.«

Wir glauben, trotz der gegentheiligen Behauptung des Consuls, dass die Schiffsführer praktischer handeln »the advantage« des Gesetzes vorläufig ausser Acht zu lassen. Denn der Einfluss der Heuerbaase, wirthschaftlich wie politisch, ist, wie Herr Laidlaw an anderer Stelle seines Berichtes erwähnt, so mächtig, dass die gesetzgebende Körperschaft des Staates Oregon beim Einbringen eines neuen Gesetzentwurfes, zum Schutz der Rheder und Seeloute, ein grosses Fiasko erlitt. Da allein 13 % aller in Portland ein- bzw. ausgelaufenen Schiffe in 1898 die deutsche Flagge führten und deutsche Consulatsberichte uns leider nicht zugänglich sind, hat der Bericht des britischen Consuls auch für unsere Leser weitgehendes Interesse. Wenn Herr Laidlaw am Schlusse seiner Angaben noch der Seemannsmission das Wort redet und sich von der Errichtung eines Missionshauses einen stärkenden Einfluss »on the morals of the seamen« verspricht, so ist das wohl seine Anschauung als Privatmann und nicht als Consul. Deshalb beschränken wir uns lediglich auf ihre Registrierung.

In Neu-Süd-Wales haben seit Ende vorigen Jahres zwei neue Gesetze, bekannt unter den Namen »Seamen's Act 1898« und »Foreign Seamen's Act 1898«, Geltung und Wirkung. Das Erstere, umfangreich und ausschliesslich für die an Bord neusüd-walesischer Schiffe befindlichen Seeloute bestimmt, ist für den deutschen Rheder und Seemann von geringerer Bedeutung, als die »Foreign Seamen's Act«. Erwähnt mag deshalb nur werden, dass in einem besonderen ausführlich besprochenen Abschnitt das Verhältniss der Heuerbaase zu Rheder, Schiffer und Mannschaft genau geregelt ist. Und zwar in einer Weise, die wohl zur Nachahmung empfohlen werden kann. Zu empfohlen ist sie deshalb, weil einmal die Heuergelöhne nicht übermässig hoch sind und weil andererseits der Heuerbaas in eine hohe Strafe (£ 20) verfällt, sobald ihm nachgewiesen werden kann, dass er höhere als die gesetzlich vorgeschriebenen Gebühren, einerlei

ob vom Schiffer oder Schiffsmann, beansprucht hat. Der Heuerbaas erhält für die Anmusterung und Abmusterung eines einzelnen Mannes je 2 s., für die Anheuerung und Abmusterung der ganzen Mannschaft eine Pauschalsumme, nach Maassgabe der Grösse des Schiffes berechnet. So bekommt er beispielsweise 2 s. resp. 4 s. für die An- bzw. Abmusterung der Mannschaft eines Schiffes unter 30 T. und je 2 £ 15 s. für dieselben Dienste bei einem 1000 T. Schiff. — Die »Foreign Seamen's Act« erheischt, weil sie auf die Seeleute ausländischer also auch deutscher Schiffe Bezug nimmt, eine eingehendere Besprechung. Sie beschäftigt sich ausser mit dem Desertionsvergehen, mit solchen Gesetzesüberschreitungen, für die in der deutschen Seemannsordnung im § 85 Strafen vorgesehen sind. Nur sind die Bestrafungen nach dem australischen Gesetz viel, viel härter, als nach unserem deutschen. Nachstehend der Wortlaut einiger Paragraphen.

§ 3. Desertirt eine zu einem fremden Schiff gehörige Person innerhalb der Territorialgewässer von Neu-Süd-Wales, so ist jeder Friedensrichter nach erfolgter eidlich bekräftigter Anzeige des Schiffers, Steuermanns etc. zu einem Verhaftungsbefehl gegen den Flüchtling verpflichtet. Hat die Maassregel Erfolg, d. h. wird der Deserteur gefangen, so kann er sein Vergehen 1) auf Grund der in § 4 Absatz a vorgesehenen Strafen verbüssen oder 2) dem Consul des Landes, dessen Flagge das Schiff führt, überwiesen werden oder 3) auf Wunsch des Consuls gewaltsam (forcibly) wieder an Bord seines Schiffes geführt werden.

§ 4. Jeder Seemann eines fremden Schiffes (innerhalb der Territorialgewässer) der sich eines der nachstehenden Vergehen schuldig macht, ist nach seiner Ueberführung durch einen Friedensrichter folgender Freiheitsstrafen, verbunden mit »hard labour«, ausgesetzt:

- a) für Desertion zwölf Wochen im ersten, sechs Monate im Wiederholungsfall;
- b) für thätlichen Angriff gegen den Schiffer oder einen Schiffsofficier zwölf Wochen;
- c) für hartnäckigen Ungehorsam gegen den gesetzlichen Befehl eines Vorgesetzten vier Wochen;
- d) für wiederholten hartnäckigen Ungehorsam oder für wiederholte vorsätzliche Dienstvernachlässigung zwölf Wochen;
- e) für dasselbe Vergehen unter Mitwirkung Mehrerer (Complot) zwölf Wochen; dieselbe Zeit, wenn durch Schuld des Schiffsmannes das Löschen oder Laden, bzw. der Abgang des Schiffes verzögert werden.

§ 5. Auf Veranlassung des zuständigen Consuls können die in § 4 genannten Strafen unterbrochen und der Verurtheilte gewaltsam an Bord seines Schiffes geschafft werden.

§ 6. Hat der Schiffer oder der Kommandirende eines Schiffes begründeten Verdacht, dass eine desertirte Person seiner Mannschaft an Bord eines anderen Schiffes, in einer Herberge oder überhaupt auf irgend einer Stelle versteckt gehalten wird oder sich versteckt hält und bringt diesen Verdacht bei dem zuständigen Friedensrichter zur Anzeige, so ist Letzterer ermächtigt, einen Sicherheitsbeamten mit einer Vollmacht anzuschicken, die Diesem das Recht giebt das Schiff, die Herberge etc. nach dem Deserteur zu durchsuchen.

§ 7. Personen, die wesentlich einem desertirten Seemann bei sich in ihrem Hause, an Bord ihres Schiffes etc. Aufenthalt gewähren, oder einen Schiffsmann zur Desertion in irgend

einer Weise zu verleiten oder zu überreden suchen, werden im ersten Falle mit £ 20, im Wiederholungsfall mit £ 50 oder mehr bestraft. Ist das Geld nicht zu betreiben, dann tritt Gefängnisstrafe mit oder ohne »hard labour« bis zu sechs Monaten ein.

Diese Bestimmungen, so scharf sie sind, werden, das lässt sich wohl schon heute sagen, eine segensreiche Wirkung ausüben und dem als Desertionshafen gegenwärtig berüchtigten Sydney wieder zur Reputation verhelfen. Der Schiffer resp. Rheder bleibt vor Unkosten und grossen Unannehmlichkeiten bewahrt, der Schiffsmann vor Enttäuschungen und Entbehrungen. Beiden kann nur mit diesem Gesetz gedient sein. Die für andere als Desertionsvergehen im § 4 genannten, nach deutschen Begriffen, schweren Strafen werden, wir nehmen es wenigstens an, kaum jemals auf deutsche Seeleute angewandt werden. Dass solche Strafen aber auf alle Fälle vorgesehen sind, kann gewiss nicht schaden, sondern nur den Schiffsmann — dem die Rhedereien von dem Wortlaut des Gesetzes Mittheilung machen sollten — davon abschrecken, den Dienstbefehlen eines Vorgesetzten den Gehorsam zu verweigern. Man ist gewohnt, ein Gesetz weniger nach seinem Wortlaut als nach seiner muthmaasslichen Wirkung zu beurtheilen. Geschieht Das auch hier, dann wird die »Foreign Seamen's Act 1898« wahrscheinlich ihren Zweck erfüllen.

In tunesischen Häfen war bisher der nicht-französische Rheder von denjenigen Ausgaben befreit, die unter dem Namen „Maklergebühren“ in Häfen der Republik schon wiederholt Veranlassung zu heftigen Beschwerden gegeben haben. Ja, wie den Lesern erinnerlich sein wird, sind die Klagen englischer und dänischer Rheder bereits durch den Mund der in Paris beglaubigten Botschafter resp. Gesandten an den französischen Handelsminister gelangt. Von seinem Einfluss erwartet man, dass er über das System der sog. vereidigten Makler den Stab breche. Dass jedoch die Dienste eines Maklers in tunesischen Häfen, für den der französische Sprache nicht mächtigen Schiffer geradezu unentbehrlich sein müssen, beweisen mehrere Vorfälle daselbst. Verschiedene Kapitäne durch das Treiben gewissenloser sog. »Dolmetscher« geprellt, in einzelnen Fällen um ganz erhebliche Summen, wandten sich durch ihre Konsuln an die Behörden, mit dem Ersuchen, es möge das Treiben jener Wucherer gelegt werden. Der Gouverneur von Tunis hat sich nun in einem Rundschreiben in dieser Sache an die Handelskammern des Landes gewandt. Die Korporationen werden darin aufgefordert, ihre Ansicht darüber zu äussern, ob es sich in tunesischen Häfen empfehle, die vereidigten Makler einzuführen, ohne das Geschäft zu monopolisiren, wie es in Frankreich geschieht. Die Antwort der Kammern steht noch aus. Der Vorschlag hört sich ganz

schön an, er ist jedoch um praktisch verwerthet zu werden, kaum diskutirbar. Denn Makler, die vom Staate ernannt und vereidigt werden, sind, wenn ihr Wirken erfolgreich sein soll, nicht anders zu denken, als dass ihnen garantirt wird, ohne nicht-vereidigte Concurrenten zu sein. Das wird Jeder zugeben müssen. Uebrigens scheint es dem Gouverneur auch garnicht mit seiner Anregung Ernst zu sein. Denn wie von unterrichteter Stelle verlautet, ist der im Circular gebrauchte Zusatz »ohne Monopol« nur angewandt, damit die in Schifffahrtskreisen allgemein bekannte Abneigung gegen das französische Maklersystem nicht von vornherein jede Lösung der Frage unmöglich macht. Wir werden demnach wohl bald Gelegenheit haben, die Einführung vereidigter Makler in tunesischen Häfen mittheilen zu können, anstatt, wie wir erwarteten, die Abschaffung der vereidigten Makler in französischen Häfen. Oder vielleicht Beides?

Durch ein Dekret der französischen Protektorats-Regierung vom 20. Mai d. J. ist die **Kontrolle** über die Ein- und Ausfuhr in den **tunesischen Häfen** neuerdings sehr verschärft worden. Und zwar sind die Führer aller Kauffahrteischiffe in tunesischen Gewässern verpflichtet, den dort zuständigen Organen künftighin auf Verlangen ihr Manifest in einem Bereich von 20 Kilometern von der Küste anzuzeigen. Auch sind die Behörden befugt, alle Schiffe unter 100 T. wenn sie in dem erwähnten Bereich (20 Kilometer von der Küste) vor Anker liegen oder kreuzen, zu untersuchen und sie sammt ihrer Ladung zu confisciren, falls sich Waaren an Bord befinden, deren Ein- oder Ausfuhr in der Regentschaft verboten ist.

Zwei höchst beachtenswerthe Veröffentlichungen sind zu registriren. Der **Bericht** des Vorstandes des **Vereins Hamburger Rheder** über das Jahr 1898/99 und eine vom Hamburger Handelskammer-Sekretair, Herrn Dr. Gütschow, verfasste Arbeit, betitelt „**Abschaffung der Haftung der Rheder für Collisionschäden.**“ Wir werden in nächster Nummer auf beide Publikationen zurückkommen.

### Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgetheilt vom Reichsgerichtsrath Dr. Sievers.

11) Umfasst eine Versicherung »frei von 3 % Beschädigung« auch Bruch? Eine Kiste mit Theilen einer Strumpfstrick-Maschine war mit dem Dampfer »Asturia« von Hamburg nach Philadelphia versandt und in Philadelphia

beim Ausladen in Folge Brechens der Hebevorrichtungen in den Schiffsraum gestürzt. Die Maschinentheile waren dadurch schwer beschädigt worden (bent and broken), sodass die Rudera nur für ein geringes verwerthet werden konnten. Die Seeversicherung war nach den allgemeinen Seeverversicherungsbedingungen von 1867 mit den bekannten Zusätzen des Policenformulars, insbesondere auch zu den §§ 104, 105, geschlossen. Während jedoch nach diesen Zusätzen Maschinentheile an und für sich als »frei von Beschädigung und Bruch ausser im Strandungsfall« versichert gelten sollen, trug die Police die schriftliche Clausel »frei von 3 % Beschädigung.« Da es nun aber nicht hiess »frei von 3 % Beschädigung und Bruch,« so machte der Versicherer geltend, dass er für den entstandenen Schaden, der als Bruchschaden anzusehen sei, weil ein Strandungsfall nicht vorliege, nicht zu haften habe. Abweichend von dem Urtheile der ersten Instanz, aber in Uebereinstimmung mit dem Hanseatischen Oberlandesgerichte hat das Reichsgericht diesen Einwand für unberechtigt erklärt. Nach dem Sprachgebrauche des täglichen Lebens umfasst der Ausdruck »Beschädigung« auch den Bruch. Dasselbe ist nach den Seeverversicherungsbedingungen der Fall: jede nachtheilige, den Bestand oder die Eigenschaft berührende Veränderung der Sache, mag sie auch wirthschaftlich einer Vernichtung gleichkommen, stellt sich als eine Beschädigung dar. Wenn auch in einzelnen Bestimmungen des H. G. B. und der A. S. V. B. Beschädigung und Bruch neben einander genannt werden, so handelt es sich dabei immer nur um die Aussonderung einer speciellen, gerade in Bruch bestehenden Art der Beschädigung aus dem allgemeinen Begriffe. Die Policen-Zusätze zu den §§ 104, 105 theilen die Versicherungs-Objecte in 3 Gruppen und lassen für jede Gruppe je eine besondere Bestimmung über die Voraussetzungen der Haftbarkeit, sofern nichts anderes vereinbart ist, als bedungen gelten. Die Klausel für die erste Gruppe, »frei von 3 % Beschädigung« bezieht sich auf Güter, die sämmtlich nicht als zerbrechliche Waaren gelten können. Die Gefahr des Bruchs hat geringe Bedeutung und damit erklärt es sich, dass hier der Bruch neben der Beschädigung keine besondere Erwähnung gefunden hat. Gleichwohl würde, wenn an diesen Gütern ausnahmsweise ein Schade eintreten sollte, der als Bruch charakterisirt werden könnte, dieser von dem Begriffe der Beschädigung mit umfasst sein. Ebenso verhält es sich mit der zweiten Gruppe: »Frei von 10 % Beschädigung.« Die dritte Gruppe aber, die auch Gegenstände enthält, die im eigentlichen Sinne als zerbrechliche Waaren gelten müssen, nimmt in der Klausel »frei von Beschädigung und Bruch ausser im Strandungsfall« auf den hier besonders wichtigen



Fall des Bruches noch specielle Rücksicht, um jeden Zweifel über die Haftung des Versicherers auch hierfür auszuschliessen. Im vorliegenden Falle ist nun durch besondere Uebereinkunft die der ersten Gruppe entsprechende Klausel eingeführt. Damit ist die an sich zutreffende Klausel der dritten Gruppe vollständig ausser Kraft gesetzt, nicht etwa bloss zum Theil. Es kann daher keine Rede davon sein, dass diese Klausel, soweit sie sich auf den Bruch bezieht, noch besonders hätte ausser Kraft gesetzt oder sonst die Haftung für Bruch noch besonders hätte übernommen werden müssen. Es kommt hinzu, dass das versicherte Gut hier eine aus Eisen konstruirte Maschine war. Ob für eine solche die Gefahr eines Bruchs im wirklichen Sinne überhaupt denkbar ist, kann auf sich beruhen bleiben; jedenfalls ist sie von sehr geringer Bedeutung und es kann daher gerade im vorliegenden Falle nicht auffallen, wenn in der gewählten Klausel neben der Beschädigung im allgemeinen der besonderen Beschädigungsform des Bruches keine Erwähnung geschehen ist.

Urtheil des I. Civ.-Sen. vom 29. April in S. Nordd. Versicherungs-Gesellschaft w. Richter. Rep. I., 86/99.

## 12) Zollnachlass auf beschädigte Güter bei der Seeversicherung.

Eine Hamburger Firma hatte zwei Kisten Seidenwaaren, taxirt zu 30 600  $\mathcal{M}$  incl. imaginären Gewinn gleichviel wie hoch, für die Reise von Hamburg nach Pernambuco nach den allgemeinen Seeverversicherungs-Bedingungen von 1867 unter Versicherung gebracht. Die Güter hatten den Bestimmungsort erreicht, aber eine Beschädigung durch Seewasser gezeigt. Nachdem sie verzollt waren, sind sie unter Beobachtung der Bestimmungen des § 133 A. S. V. B. öffentlich versteigert worden und haben einen Brutto-Auctionserlös von 13 335 Millreis ergeben. Der Marktwert beider Kisten im unbeschädigten Zustande ist von den Sachverständigen incl. Zoll auf 62 897 Millreis geschätzt worden. Wäre die Waare gesund angekommen, so würde der brasilianische Zoll 12 067 Millreis betragen haben. Mit Rücksicht auf die vorhandene Seewasser-Beschädigung ist indess von der Zollbehörde ein Nachlass von 40 % = 4827 Millreis bewilligt worden. Die Assecuradeure beanspruchten, dass dieser Zollnachlass durch Hinzurechnung zum Auctionserlöse in die Schadensrechnung eingestellt werde. Das Reichsgericht hat dies Verlangen zurückgewiesen und — abweichend von dem Landgerichte Hamburg, aber in Uebereinstimmung mit dem Hanseatischen Oberlandesgerichte — zu Gunsten der Versicherten erkannt. Es handelt sich um eine gewöhnliche Güterversicherung, die sich lediglich auf den Werth bezieht, den die Güter bei der Abladung hatten, einschliesslich aller Kosten bis an

Bord (§ 22). Die Berechnung des Schadens hat zu erfolgen durch eine Vergleichung zwischen dem Werthe, den die Waaren am Bestimmungsorte gehabt hätten, wenn sie dort gesund angekommen wären, und dem Werthe, den sie dort thatsächlich in Folge der Beschädigung hatten (H. G. B. Art. 879 A. S. V. B. § 133). Jener Werth wird durch Schätzung, dieser durch Auction ermittelt, und zwar sollen beide Male die Bruttowerthe einander gegenüber gestellt werden. Die Differenz zwischen Gesundwerth und Auctionserlös bildet jedoch nicht den Schaden, den der Assecuradeur zu vergüten hat, sondern nur einen Factor für die Berechnung dieses Schadens. Es wird unterstellt, dass ebenso viele Procente auf den Versicherungs- (gleich Ablade-) Werth verloren seien, als nach dem Auctionsergebnisse auf den Brutto-Gesundwerth am Bestimmungsorte verloren sind. Das Schätzungs- und das Versteigerungsergebniss hat für die Schadens-Ermittelung nur die Bedeutung von Vergleichungsziffern. Beide Ziffern müssen — von der Beschädigung abgesehen — auf gleicher Grundlage beruhen. Daher schreiben die A. S. V. B. in § 133 Abs. 5 eine äquivalente Behandlung in Bezug auf die Verzollung vor. Wird die Waare unverzollt verauctionirt, so soll auch der Gesundwerth ohne Zoll abgeschätzt werden; wird die Waare aber — und dies wird als Regel unterstellt — nach der Verzollung versteigert, so soll auch der Gesundwerth »inclusivo Zoll« abgeschätzt werden d. h. es kommt auf den Marktwert der verzollten Waare an. Dieser Regel gemäss ist hier verfahren worden. Die Versicherer wollen indess den so gefundenen Satz von etwa 78 % Verlust auf die Versicherungssumme nicht voll vergüten; sie fordern eine Verringerung der Differenz durch Zuschlag des Zollnachlasses auf den Auctionserlös. Dies Verlangen hat indess nicht nur den positiven Inhalt der A. S. V. B. gegen sich, sondern es streitet auch gegen die Natur der Sache und gegen die Billigkeit. Die A. S. V. B. statuiren keinen Unterschied, ob der ausländische Staat auf beschädigte Güter einen Zoll-Rabatt gewährt oder ob er sie mit demselben Zolle belastet wie gesunde Güter. Das Begehren der Versicherer ist aber auch innerlich ungerechtfertigt. Denn es handelt sich bei der Feststellung der Differenz zwischen Gesundwerth und Werth im beschädigten Zustande immer nur um die Ermittlung des Procentsatzes, der als durch die Beschädigung verloren gelten muss. Ist von den versicherten Gütern im Bestimmungshafen ein Zoll überhaupt nicht zu entrichten, so wird dieser Procentsatz durch das vorgeschriebene Verfahren ohne Fehlerquelle rein zur Erscheinung kommen. Unterliegen die Güter aber der Verzollung, und zwar in der Weise, dass der Staat des Bestimmungshafens von der beschädigten Waare den gleichen Zoll erhebt wie von der unbeschädigten,

so tritt eine Fehlerquelle in die Rechnung ein, die nothwendiger Weise zu Ungunsten des Versicherten ausschlagen muss. Seiner absoluten Höhe nach ist der Zoll in diesem Falle gleich: aber er macht einen kleineren Procentsatz vom Gesundwerthe, einen grösseren vom Werthe der Beschädigten aus. Das führt zu dem Ergebnisse, dass in diesem Falle der massgebende Procentsatz der verlorenen Werthe theile geringer erscheint, als er in Wahrheit ist. Ausgeglichen aber wird diese Fehlerquelle, wenn der Zoll eine der Beschädigung entsprechende Verringerung erfährt, wenn also verhältnissmässig ebensoviel weniger an Zoll erhoben wird, als die Güter durch die Beschädigung an Werth verloren haben. Im vorliegenden Falle hat der gewährte Zollnachlass (40 %) das Maass der Beschädigung (78 %) nicht erreicht. Nun wird freilich gegenüber den positiven Bestimmungen der A. S. V. B. ein Versicherte in dem soeben erwähnten zweiten Falle nicht etwa die Unbilligkeit des Ergebnisses für sich anrufen dürfen, um eine Erhöhung der Entschädigungssumme zu erzielen. Noch viel weniger aber kann davon die Rede sein, dass der Versicherer in einem Falle, wo das Verfahren der Zollbehörde die Unbilligkeit thatsächlich zum Theil ausgeglichen hat, gegen die für den Vertrag als massgebend aufgestellten Regeln zu seinen Gunsten die volle Durchführung der Unbilligkeit sollte fordern dürfen.

Urtheil d. I. Civ.-Sen. v. 7. Juni in S. Foncière u. Gen. w. Albrecht & Co. Rep. I., 119/99.

## Zur Douwe'schen und Heyenga'schen Standlinie.

(II.)

Auf die Kritik, die ich in meiner Arbeit über die Douwe'sche und Heyenga'sche Standlinie (d. Jg. Heft 24) an einem Buche des Herrn Heyenga, betitelt »Neue Standlinien«, geübt habe, hat derselbe in der vorletzten Nummer dieser Zeitschrift geantwortet. Die von mir gegebenen allgemeinen Auseinandersetzungen haben Herrn Heyenga nicht befriedigt, an einem bestimmten Beispiel wünscht er die Richtigkeit meiner Behauptungen dargethan zu sehen. Folgende Beobachtungen legt er mir vor:

M. Gr. Zt. = 11<sup>h</sup> 6<sup>m</sup> 56<sup>s</sup>, h ⊙ = 26° 3',1  
 11 27 56 27° 24',2  
 11 32 56 27° 40',7

Geschätzter Ort: 49° 48' N. 8° 10' W.

δ ⊙ = 10° 15' S. Zeitgl. = + 13<sup>m</sup> 40<sup>s</sup>

Nach der Ansicht des Herrn Heyenga ist es mit Hilfe der Sumner'schen Standlinien allein nicht möglich, aus diesen Beobachtungen den Schiffsort zu bestimmen, wohl aber könnte der kundige Nautiker mit seinem Buche in der Hand, innerhalb weniger Minuten aus der ersten und dritten Beobachtung den wahrscheinlichsten Schiffsort haarscharf darthun und vermöge der zweiten Höhe eine Controlle ausüben, vor der sich nichts versteckt. Entschieden eine köstliche Idee! Eine Ortsbestimmung von solcher Sicherheit auf obige Beobachtungen hin ist überhaupt nicht zu machen, Herr Heyenga! Was sich aber erreichen lässt, lässt sich mit der einen Methode ebenso gut erreichen, wie mit der anderen. Nimmt man nur Sumner'sche Linien, so kommt die Unsicherheit des zu be-

stimmenden Schiffsortes dadurch zum Vorschein, dass sich diese Linien unter sehr spitzen Winkel (7°) schneiden: benutzt man aber die beiden neuen Standlinien, so tritt die Unsicherheit, wie ich schon in meiner Arbeit auseinandergesetzt habe und wie die folgende Rechnung zeigt, dadurch in Erscheinung, dass schon ganz kleine Höhenfehler eine ausserordentlich grosse Verschiebung der Linien verursachen, die Linien selbst also unsicher werden.

Die neuen Standlinien, welche der ersten und dritten Beobachtung entsprechen, ergeben sich aus folgender Rechnung

$$h = 26^{\circ} 3',1 \quad \sin = 0,43919$$

$$h = 27^{\circ} 40',7 \quad \sin = 0,46451$$

$$\sin h - \sin h' = 0,02532$$

$$\frac{1}{2} (\sin h - \sin h') = 0,01266 \log = 8,10243$$

$$\delta = 10^{\circ} 15' \log \sec = 0,00699$$

$$p = 49^{\circ} 48' \log \sec = 0,19013 \log \sin = 9,8830$$

$$\frac{r}{2} = 13^{\text{m}} 0^{\text{s}} \log \csc = 1,24647$$

$$\frac{t' + t}{2} = 1^{\text{h}} 22^{\text{m}} 20^{\text{s}} \log \sin = 9,54602 \log \lg = 9,5747$$

$$= 1^{\text{h}} 9^{\text{m}} 20^{\text{s}} \log \lg = 9,4577$$

$$\text{W.O.Zt.} = 22^{\text{h}} 50^{\text{m}} 40^{\text{s}}$$

$$\text{Zeitgl.} = + 13^{\text{m}} 40^{\text{s}} \text{ Breite} = 49^{\circ} 48' \text{ N.}; \text{ Länge} = 7^{\circ} 9' \text{ W.}$$

$$\text{M.O.Zt.} = 23^{\text{h}} 4^{\text{m}} 20^{\text{s}} \text{ Richtungsw. u} = \text{N. } 16^{\circ} \text{ W}$$

$$\text{M.Gr.Z.} = 23^{\text{h}} 32^{\text{m}} 56^{\text{s}}$$

$$\text{Log.} = 0^{\text{h}} 28^{\text{m}} 36^{\text{s}}$$

$$\text{Für die Länge } 7^{\circ} 9' \text{ W. ergibt sich } p = 1,139, \cos Z = 0,49335, Z = 60^{\circ} 26',3, b = 1,94.$$

$$\text{Länge} = 7^{\circ} 4' \text{ W.}; \text{ Breite} = 50^{\circ} 11',3 \text{ N.}$$

$$\text{Richtungsw. v} = \text{N. } 79^{\circ} \text{ O.}$$

Als Schnittpunkt der beiden neuen Linien habe ich den Ort gefunden: 50° 10' N. 7° 18' W. Die Linien schneiden sich unter einem Winkel von nahezu 90°. Diese Eigenschaft gerade ist es, die Herrn Heyenga zu Irrthümern verleitet, die ihn von einer haarscharfen Bestimmung des wahrscheinlichsten Schiffsortes reden lässt. Berechnen wir aber die Grösse der Verschiebungen, welche die Linien durch Höhenfehler erleiden. Die Ausdrücke für diese Verschiebungen sind, wie ich in meiner Arbeit hervorgehoben habe, sehr komplizirt, so dass die schöne Uebersicht, die man bei Sumner'schen Standlinien hat, verloren geht. Ich will die Verschiebungen berechnen, die ungleichnamigen Höhenfehlern von 1' entsprechen. Dabei ist zu bemerken, dass die Höhe, selbst bei klarem Wetter bis auf 1' ungenau ist; in unserem Falle, wo den Beobachtungen schlechtes Wetter voranging und nebliges gleich darauf folgte, muss angenommen werden, dass die Höhen um einen noch grösseren Betrag unsicher gewesen sind. Die Verschiebungen berechne ich, indem ich die kleinere Höhe um 1' vermindere, die grössere um 1' vermehre. Dann ergibt sich  $\sin h - \sin h' = 0,02480$ ; längs der Douwe'schen Linie findet man für  $p = 49^{\circ} 48'$  die zugehörige Mittelzeit  $\frac{t' + t}{2} = 1^{\text{h}} 20^{\text{m}} 34^{\text{s}}$ ,

d. h. eine Veränderung der Zeit von 1<sup>m</sup> 46<sup>s</sup> oder der Länge von 26',5 oder 17,1 Seemeilen. Die Douwe'sche Linie verschiebt sich also bei der Annahme ungleichnamiger Höhenfehler von nur 1' um 16,4 Sm. nach jeder Seite, der Fehler wird also mehr als verzehnfacht.

Für die Heyenga'sche Standlinie ergibt sich für die Länge 7° 9' W. die Grösse  $p = 1,139$ , das zugehörige  $Z = 60^{\circ} 32',9$ , also eine Veränderung der Breite von 3',4. Die Heyenga'sche Standlinie verschiebt sich demnach unter Annahme ungleichnamiger Höhenfehler von nur 1' um 3,3 Sm. nach jeder Seite hin, der Fehler wird mehr als verdreifacht. Ich erwähne noch, dass man aus den allgemeinen Ausdrücken für die Verschiebungen dieselben Werte erhält.

Ich habe nun auch die Sumner'schen Standlinien berechnet, die der ersten und dritten Beobachtung entsprechen. Mit der angenommenen Länge  $8^{\circ} 10' W.$  ergibt sich aus der ersten Beobachtung die zugehörige Breite  $= 49^{\circ} 53,4' N.$  und das zugehörige Azimuth  $S. 27,4^{\circ} O.$ , aus der dritten Beobachtung die Breite  $49^{\circ} 58,1' N.$  und das Azimuth  $S. 20,5^{\circ} O.$  Als Schnittpunkt der beiden Sumner'schen Standlinien ergibt sich nach Construction und Rechnung der Ort  $50^{\circ} 10' N. 7^{\circ} 18' W.$

Ich glaube, deutlicher können Zahlen nicht sprechen. Beide Methoden liefern denselben Schiffsort, aber natürlich mit gleicher Sicherheit oder Unsicherheit, wie man will. Die eine Methode hat die Unsicherheit beim Bestimmen des Schnittpunktes dadurch, dass bei dem kleinen Winkel, unter dem sich die Sumner'schen Standlinien schneiden, ein Fehler desselben von  $\frac{1^{\circ}}{2}$  eine Verschiebung des Schiffsortes von etwa 2 Sm. verursacht; die andere Methode, bei der sich die Linien nahezu rechtwinklig schneiden, hat die entsprechende Unsicherheit hauptsächlich infolge der Unsicherheit der Douwe'schen Standlinie, da einem Fehler von nur  $0,1$  im halben Höhenunterschied eine Verschiebung derselben um 1,6 Sm. entspricht und doch nur auf Zehntel Bogenminuten gerechnet wird.<sup>\*)</sup> Interessant ist es, zu beachten, dass in diesem Beispiel die Douwe'sche Standlinie viel unsicherer ist, als die Heyenga'sche; dieser Umstand steht im Einklang damit, dass die erstere nahezu rechtwinklig zu den Sumner'schen Standlinien verläuft, die letztere aber in der Richtung mehr mit diesen übereinstimmt. Erwähnen will ich noch, dass bei der Douwe'schen Linie jeder Fehler in der Zwischenzeit vervierfacht wird. Auch ist noch darauf hinzuweisen, dass bei der Methode der Sumner'schen Standlinien die Rechnung mit 4stelligen Logarithmen vollständig genügen würde, während die Berechnung der Douwe'schen Linie zum mindesten 6stellige Logarithmen notwendig macht.

Nun handelt es sich aber darum, festzustellen, welches Vertrauen man dem auf Grund obiger Beobachtungen berechneten Schiffsorte hinsichtlich dieser Beobachtungen selbst schenken darf. Die Zuverlässigkeit desselben in dieser Hinsicht ist natürlich von der Methode, die man zwecks seiner Festlegung anwendet, ganz unabhängig.

Handelt es sich aber nun um die Feststellung dieser Zuverlässigkeit, so zeigt sich die Ueberlegenheit der Sumner'schen Standlinien in glänzender Weise. Hat man die beobachteten Höhen höchstens als auf  $1'$  unsicher anzusehen, so hat man in bekannter Weise zu den Sumner'schen Standlinien Parallele im Abstände von 1 Sm. nach jeder Seite hin zu ziehen; innerhalb der von diesen Parallelen gebildeten Rhombus R, dessen Seite  $= 2 \operatorname{cosec} 7^{\circ} = 16,4$  Sm. und dessen Höhe  $= 2$  Sm. ist, muss dann der Schiffsort liegen. Dieser ist mithin auf eine Fläche von etwa 33 Quadratseemeilen unsicher, unter der Annahme, dass die Höhen bis auf  $1'$  sicher sind. Mit Hilfe der neuen Standlinien ist eine derartige bequeme Abgrenzung des Gebietes, innerhalb dessen der Schiffsort liegen muss, nicht möglich. Dann wollte man in analoger Weise wie eben verfahren, so müsste man zur Douwe'schen Linie Parallele im Abstände von 16,4 Sm., zur Heyenga'schen Linie Parallele im Abstände von 3,3 Sm. nach jeder Seite hin ziehen, und innerhalb des von diesen Parallelen eingeschlossenen Parallelogramms, das nahezu ein Rechteck mit den Seiten 32,8 Sm. und 6,6 Sm. ist, hat man den Schiffsort zu suchen, danach wäre dieser auf eine Fläche von  $32,8 \cdot 6,6 = 216$  Qsm. unsicher, die viel grösser ist, als die wirklich in Frage kommende. Diese Erscheinung findet ihre Erklärung darin, dass zu einer Verschiebung der einen neuen Standlinie nicht jede mögliche der anderen gehört.

<sup>\*)</sup> Die Linie ist mithin innerhalb eines Streifens von 2 Sm. Breite unsicher.

Nachdem ich so gezeigt habe, dass die Behauptung von einer haarscharfen Bestimmung des wahrscheinlichsten Schiffsortes (welches ist eigentlich der wahrscheinlichste Ort? ist es nicht viel wahrscheinlicher, dass Höhenfehler vorhanden sind, als keine?) falsch ist und dass die Methode der neuen Linien in keiner Weise Vorzug vor der der Sumner'schen Linien verdient, habe ich noch einem Irrthum, in den Herr Heyenga verfallen ist, entgegenzutreten. Vermöge der zweiten Höhe will derselbe an dem mit Hilfe der ersten und dritten Beobachtung gewonnenen Orte eine Kontrolle üben, vor der sich nichts versteckt. In seinem Buche hat Herr Heyenga ähnliche Beispiele wie das vorliegende behandelt (bloss noch mit dem Unterschiede, dass die Azimuthe um viel weniger als hier, um nur  $2^{\circ}$  differiren!) und glaubt, die besagte Kontrolle ausgeübt zu haben, wenn er nachgewiesen hat, dass die zweite Beobachtung dem berechneten Orte entspricht! Eine derartige Kontrolle besagt aber sehr wenig. Eine Höhe, die zur Kontrolle genommen ist, ist vielmehr in folgerichtiger Weise zu verwerthen, indem man die ihr entsprechende Sumner'sche Standlinie berechnet und dann im Abstände von 1 Sm. Parallele auf jeder Seite zieht, falls man sicher ist, dass die Höhe nicht mehr als auf  $1'$  fehlerhaft ist. Der zwischen Parallelen liegende Streifen, schneidet dann ein Stück des vorhin erwähnten Rhombus R aus und in diesem Stücke S muss der Schiffsort liegen. Da sich nun aber in unserem Beispiel die Azimuthe, welche die Sonne zur Zeit der zweiten und dritten Beobachtung hatte, nur um  $1^{\circ},3$  unterscheiden, so hat jenes Stück stets eine sehr lange Ausdehnung (16 Sm.) längs den zur zweiten und dritten Beobachtung gehörigen Sumner'schen Standlinien hin.

Es bedarf, wie Sie nun wohl zugeben werden, Herr Heyenga, keiner »Kunstgriffe eigenthümlicher Art«, um die in meiner Arbeit enthaltenen allgemeinen Auseinandersetzungen auch an dem von ihnen vorgelegten Beispiel zu rechtfertigen. Und warum sprach ich von Gefahren, die Ihr Buch enthielt? Weil ein Schiffsführer es Ihnen leicht nachmachen möchte, aus Beobachtungen, bei denen sich die Azimuthe des Gestirns um  $4^{\circ}$  und noch weniger unterscheiden, den Schiffsort zu bestimmen und diesem, so wie Sie es thun, unbedingte Gültigkeit beizulegen. Im Vorwort und an vielen Stellen preisen Sie als die grösste von Ihnen der Nautik gegebenen Errungenschaft die Fähigkeit Ihrer neuen Standlinien, »mittels kleiner Zwischenzeiten den Schiffsort rasch und mit überwältigender Sicherheit zu bestimmen.« Ihre im Vorwort gestellte Frage: »Ist es Ruhmredigkeit, womit ich die Vorzüge dieses Buches aus Licht stelle, oder ist es Wahrheit?« ist zweifellos dahin zu beantworten, dass es Letztere nicht ist.

Wie ich sonst über den Werth der neuen Standlinien denke, habe ich im letzten Theil meiner Arbeit ausgeführt. Es ergab sich dort, dass eine Kombination einer Sumner'schen mit einer Douwe'schen Standlinie unter Umständen wichtige Dienste leisten kann, nämlich dann, wenn die eine Höhe sehr gross ist; das war aber auch die einzige Möglichkeit, dass eine der beiden neuen Linien Vorzug vor der Sumner'schen verdiente. Als besonders günstig erwies es sich, dass man die Douwe'sche Linie ohne Benutzung besonderer Tabellen bequem berechnen kann. Diese Thatsache hätte Herrn Heyenga eher erfreuen als aufbringen sollen.

Amüsirt hat mich die Annahme des Herrn Heyenga; meine Kritik habe ein Jahr des Nachsinnens erfordert. Nein; Herr Heyenga, so langer Zeit bedurfte es nicht, die Mängel Ihres Werkes herauszufinden! Zur Zeit des Erscheinens Ihres Buches befand ich mich in Afrika, und bis dahin war der Ruhm der von ihnen entdeckten neuen Standlinien, einer Erfindung, die Ihrer Meinung nach der »vom Gradstock bis zum Spiegelinstrumente« an die Seite zu stellen ist, noch nicht gedungen!

Elisbeth, den 3. Juli 1899.

Dr. Ernst Wendt, Navigationslehrer.



## Neue Standlinien.

(II.)

Ehe ich auf die erneuten unverdienten Vorwürfe des Herrn Dr. Wendt eingehe, will ich auf ehrliche Weise zu-geben, dass er die Theorie der Douwe'schen Linie sehr gefördert hat dadurch, dass er die Kreisgestalt derselben, deren Mittelpunkt leicht auf dem Aequator zu ermitteln ist, auf elegante Weise nachgewiesen hat.

Hierbei sind ihm jedoch ein paar Schwachheiten passirt, die ich ihm nicht schenken will. Er stellt uns

$$\frac{y}{A \operatorname{cosec} c} + \frac{z}{A \sec c} = 1$$

als eine Gleichung einer Ebene dar, welche parallel zur x-Achse läuft und die Stücke  $A \operatorname{cosec} c$  bzw.  $\frac{1}{A \sec c}$  auf der y- bzw. z-Achse abschneidet, die sich als die Katheten eines rechtwinkligen Dreiecks, dessen Hypothense  $A$  und ein spitzer Winkel  $c$  ist, vorstellen. Dies ist falsch, denn die Gleichung ist die Gleichung einer Geraden auf der y-z-Ebene und die betreffende Hypothense ist  $2A$ . Die durch diese Gerade gelegte Ebene muss allerdings senkrecht zur y-z-Ebene stehen, weil

$$\sin \frac{t' + t}{2} = \frac{A}{\cos \varphi} \text{ und}$$

$$\text{Maximum } \frac{1}{2} \varphi = \arccos \frac{A}{\cos \varphi} = A \text{ ist.}$$

Jetzt komme ich zum Beweise der falschen Drehungstheorie.

Wenn Herr Dr. Wendt seine Berechnung nochmals mit  $50^\circ 10'$  N. und einer etwas veränderten Höhe wiederholt, so gelangt sein alter Berührungspunkt nicht normal, sondern im Meridiane zu einer anderen Kurve. Weil hier das Azimuth nicht dasselbe ist, so muss die neue Tangente sich drehen. Auch die Uebersichtlichkeit der Verschiebungsformel könnte durch eine strenge Theorie Einbusse erleiden. Weil für die Douwe'sche Linie dasselbe gilt, so heisst der Satz wahrheitsgemäss: »Die 3 Linien drehen sich gleichzeitig mit einer Verschiebung, die Sumner'sche Linie jedoch am Meisten. In der Praxis darf die Parallelität vorausgesetzt werden.«

Weil dies direkt mit der kritischen Grundlage der Erörterungen des Herrn Dr. Wendt im Widerspruch steht, so wird der Leser sich der folgenden Schlussfolgerung nicht entziehen können.

»Das Vorgehen des Herrn Dr. Wendt nach positiver Richtung ist fruchtbar und erfreulich, nach negativer Richtung — kritisch — ist kläglich.

Weil er mir nirgends Irrthümer nachgewiesen hat, während seine Kritik thatsächlich fehlerhaft ist, und doch beharrlich von Mängeln und Irrthümern meines Buches spricht, welche er der Höhenfehler wegen herausgefunden haben will, aber nicht zeigen kann, so komme ich mir vor, als wenn ich der Urheber aller Höhenfehler sein soll. Ich kann nur dann den Punkt haarscharf berechnen, wenn die Höhen richtig sind (Beobachtungspunkt). Mehr ist doch billigerweise von einer Rechnung nicht zu verlangen. Die Sumner'schen Kreise geben diesen Punkt ebenfalls, obgleich man Das den Tangenten nur für besondere Fälle zugestehen darf. Weil durch Veränderung der Höhen ein neuer Beobachtungspunkt entsteht, worin die Linien wieder zusammentreffen müssen, so wird die raschere oder langsamere Bewegung der einen oder anderen Linie im Einklange mit den Formeln des Buches leicht verständlich. Der Unterschied, um den es sich hier handelt ist nur, dass die Umstände oft so liegen, dass die eine Rechnung nur in Gedanken, während die andere auch praktisch zu machen ist. Als Erläuterung hierzu kann die Schlussbemerkung auf der letzten Seite meines Buches dienen.

Dass Herr Dr. Wendt den berechneten Punkt meiner beiden Linien hochschätzt, hat er verrathen durch den heiteren Abschied am Schlusse seiner Abhandlung, nachdem er mittelst des Sumner'schen Dreiecks, von 4,7 Basis und Seiten 35,37, an der Spitze eines Winkels von  $69,9$  angeblich den Punkt

$50^\circ 10'$  N. und  $7^\circ 18'$  W. in Uebereinstimmung mit jenen Linien construirt haben will und nun behauptet, dass diese famose Construction ebenso gut sei, wie die andere rechtwinkelige. Denn in dieser Uebereinstimmung fand er den Beweis gegeben, dass die Tangenten der Sumner'schen Kurven ihm diesmal den richtigen Beobachtungspunkt gezeigt haben.

Die Kritik des Herrn Dr. Wendt ist eigentlich weiter nichts, als die stetig wiederkehrende überflüssige Mahnung, dass durch die senkrechte Stellung der beiden neuen Linien zwar der richtige Beobachtungspunkt, nicht aber der richtige Schiffsort gegeben wird, weil die senkrechte Stellung der Linien die Beobachtungsfehler nicht tilgen kann, sondern die Letzteren, je kleiner die Zwischenzeit ist, mit desto grösserer Wirkung auftreten.

Diese auch einem Unkundigen sofort zugängliche Einsicht wird gewiss kein Mensch bestreiten. Die Sache ist nur, dass ich bei kritischen Beobachtungen, wenn andere nicht zu haben sind, nicht gleich die Flinte ins Korn zu werfen brauche, sondern auch hier, ebenso wie bei gutliegenden Beobachtungen noch folgendes Experiment machen kann.

Wenn zwei oder mehrere Personen, unabhängig von einander, dieselbe verwickelte Operation mit gegebenen mehrstelligen Zahlen vornehmen, so können sie nur auf eine Weise zu demselben Resultate gelangen, nämlich dadurch, dass sie richtig rechnen. Am Lande gilt Das für Geldsachen als Beweis der Richtigkeit. Der Seemann macht ein ähnliches Experiment mit Peilungen, denn eine 3te Peilung kann nur dann durch den Schnittpunkt einer Kreuzpeilung gehen, wenn alle 3 Peilungen richtig sind. Es ist zwar nicht absolut unmöglich, dass durch rein willkürliche Fehlerannahmen eine Uebereinstimmung an einem falschen Orte zu erzielen ist. Allein das Zeichnen des grossen Looses von 1:300 000 ist dagegen eine Kinderei, denn in 500jähriger stetiger Construction wird es Niemand fertig bringen. In unserem Zahlenbeispiel haben wir nach der 1ten und 3ten Höhe die Kreuzpeilung der Douwe'schen und Neuen Linie, welche Herrn Dr. Wendt den Schnittpunkt  $50^\circ 10'$  N. und  $7^\circ 18'$  W. giebt. Mit dieser Breite giebt die 2te Höhe  $7^\circ 19'$  W., folglich geht die 3te Peilung (Sumner'sche Linie) durch den Schnittpunkt, woraus ich schliesse, dass dieser Ort der richtige Schiffsort ist. Das ist umsomehr der Fall, weil Instrumentalfehler, d. h. wenn die Höhen mit demselben Instrumente gemessen sind, sich fast genau, und gleichnamige Höhenfehler sich fast ganz oder theilweise aufheben. Aus der grösseren oder kleineren Abweichung wird man auf grössere oder kleinere Höhenfehler schliessen können. Die grössere Wirkung der Höhenfehler wird die letzteren desto leichter sichtbar machen. Es wird sich umsoweniger was verstecken können, wenn eine 4te oder 5te Höhe vorhanden ist. Die folgerichtige von Herrn Dr. Wendt empfohlene Anwendung — siehe mein Buch Seite 34 — steht auch ja noch zu Gebote; oder man wirft die Geschichte schliesslich über Bord, wenn die Abweichungen zu gross sind.

Ich kann die Sache des Raumes wegen hier nicht deutlicher auseinandersetzen. Wenn Herr Dr. Wendt dieselbe nicht rationell widerlegen kann, dann sollte er doch lieber Versuche anstellen, als ungehörige Bemerkungen machen und von Gefahren sprechen, die eigentlich nur im Nichtsthum und in Vernachlässigung der zu Gebote stehenden Hilfsmittel liegen.

Weil Herr Dr. Wendt das Vorwort meines Buches offenbar auch nicht verstanden hat, so will ich ihm zum Schluss noch einen Wink geben.

Ich bin nur ein simpler Schiffer, der sein ganzes Wissen einer deutschen Navigationsschule entlehnt hat.

Um nun die Wucht der Kritik auf mein Buch zu lenken, zur Erprobung, ob es im Feuer bestehen kann, musste ich ungewöhnlich starke Reizmittel aufwenden.

Blankenese, den 9. Juli 1899.

H. Heyenga

## Verhandlungen des Reichs-Ober-Seeamts.

**Collision zwischen dem Rostocker Dampfer „Lydia Millington“, Capt. Siemssen, und dem englischen Fischerboot „Emblem“.** Der Dampfer hatte am Morgen den 17. Mai v. J. gegen 5 1/2 Uhr St. Abbs-Head-Feuerthurm SWzS in etwa 3 Seemeilen Abstand gepoilt. Der Kurs war missweisend NW 1/4 W, der Wind WNW; die Geschwindigkeit 9 Knoten. Gegen 7 Uhr Morgens kreuzte von Steuerbordseite her der über Backbord segelnde „Emblem“ den Bug des Dampfers. Da gerade eine leichte Brise aufkam, liess der Schiffer, um achter herumzugehen, das Ruder Backbord legen, bemerkte aber während des Dreheens, dass das Boot gleichfalls seinen Kurs änderte und auf den Dampfer zudrehte. Da eine Veränderung der Rudertage von Backbord nach Steuerbord wegen der inzwischen auf etwa 1/4 Seemeilen verminderten Entfernung nicht mehr zugänglich war, kommandirte Schiffer Siemssen „hart backbord“ und gab gleich darauf als die Kollision unvermeidlich geworden, den Befehl „stopp“, „volle Kraft rückwärts“. Dieser Befehl wurde schleunigst ausgeführt; die Kollision war jedoch bereits geschehen. Das Boot wurde vom Bug des Dampfers an der Backbordseite getroffen und vollständig zerdrückt, wobei die drei Insassen desselben ins Wasser fielen. Ein sofort ausgesetztes Boot fischte zwei der Fischer auf, während der dritte, der Schiffer Thomson nicht aufzufinden war. Der Dampfer steuerte dann nach Dunbar und rief ein Fischerboot an, welches die Verunglückten aus Land brachte. Der Unfall wurde von dem Seeamt zu Rostock untersucht, und erkannt, dass die Kollision dadurch verursacht worden sei, dass das genannte Boot im letzten Augenblick nach Backbord abfiel. Den Schiffer Siemssen treffe kein Verschulden, auch habe derselbe nach der Kollision alle erforderlichen Maassregeln ergriffen und für die Geretteten in ausreichender Weise Sorge getragen. Dem Antrage des Reichskommissars auf Patententziehung wurde keine Folge gegeben. Gegen diesen Spruch hatte der Reichskommissar Beschwerde eingelegt und dieselbe in der Weise zu begründen versucht, dass er ausführte, der Kapitän Siemssen habe unter Eid bestritten, dass er keine Aenderung des Kurses vorgenommen habe. Und doch habe der erste Steuermann Stüve, als er an Deck gekommen, bemerkt, dass der Dampfer mit dem Achterende der Küste zulag und somit mindestens 3—4 Strich von dem zu steuernden Kurs nach Steuerbord abgewichen sei. Auch habe der am Ruder befindliche Matrose Tewes den Schiffer sagen hören „Nun fällt er auch ab“, und dann den Befehl erhalten „steady“, welches Kommando indessen sofort mit den Worten „Hart Backbord“ widerrufen worden sei. Darnach sei der volle Beweis für das falsche Manöver des Fischerbootes nicht erbracht. Die Ursache an dem Unfall liege daher umgekehrt und trage er kein Bedenken, den Kapitän Siemssen für den Unfall verantwortlich zu machen; er müsse daher den Antrag auf Entziehung des Patentes aufrecht erhalten. Der Schiffer Siemssen legte dar, dass er ganz richtig verfahren sei und beim Ausweichen keinen der Insassen des Bootes beobachtet habe; dieselben hätten sich jedenfalls alle im Luv des Segels befunden. Die Kollision hätte auch trotz alledem vermieden werden können, wenn die Fischer alle Thatkraft angewendet, die Riemen benutzt und das Boot gerudert hätten. Warum sie dies nicht gethan, sei unerklärlich. Dass das Boot zerdrückt worden, sei auch mit auf dessen Alter zurückzuführen gewesen. Auch sei es erwiesen, dass die Fischer in den betreffenden Gewässern in ganz unverantwortlicher Weise navigirten und versuchten, auf jede mögliche Weise an die Schiffe heranzukommen, um sich als Lootsen anzubieten. Er fahre nunmehr seit dem Jahre 1870 in verantwortlicher Stellung auf See, ohne irgend welchen Unfall gehabt zu haben.

Falls er es nicht verstanden hätte, Schiffen auszuweichen, dann hätte er gewiss schon mehrfache Unfälle gehabt. Er aber habe seinen Posten stets voll und ganz ausgefüllt und sich nicht gescheut, 48 Stunden lang auf der Kommandobrücke zu stehen; seinen Offizieren habe er bei schlechtem Wetter nie das Kommando gelassen. Nachdem noch einmal der Reichskommissar das Wort erhalten und die einzelnen Beisitzer den Schiffer Siemssen, der ohne Rechtsbeistand erschienen war, in eingehender Weise befragt, zog sich das Oberseeamt zurück. Der Vorsitzende verkündete sodann, dass das Oberseeamt beschlossen habe, den Spruch des Seeamtes zu Rostock zu bestätigen. Das Oberseeamt sei bei der Beurtheilung nicht davon ausgegangen, wie das Seeamt, dass der Schiffer Siemssen von der Schuld gänzlich freizusprechen sei. Es wäre von ihm richtiger gewesen, wenn er schon in einem früheren Augenblick, als er dies in der That gethan, sich dazu entschlossen hätte, in derselben Richtung auszuweichen, also entweder mit Steuerbordruder oder mit früherem Backbordruder. Indessen stehen dem Schiffer Siemssen zwei erhebliche Entschuldigungsmomente zur Seite; einmal die plötzlich aufkommende Brise, die die Fahrt des Fischerfahrzeuges vermehrte, sodass der Schiffer sich für berechtigt halten konnte, von seiner ursprünglichen Absicht ab- und vorsichtshalber hinter dem Fischerboot umzugehen. Der zweite Grund sei das Verhalten des Fischerfahrzeuges. Das Oberseeamt habe in Uebereinstimmung mit dem Seeamt in Rostock angenommen, dass eine Kursveränderung des Fischerfahrzeuges eingetreten sei. Es könne dahingestellt bleiben, ob die Veränderung des Kurses von der Besatzung des Schiffes selbst vorgenommen worden sei, da die Besatzung entgegengesetzte Aussagen gemacht habe. Wohl aber können sie ohne ihre Absicht eingetreten sein. Aus diesem Grunde könne dem Kapitän ein Vorwurf über sein Verhalten nicht gemacht worden und könne insbesondere nicht anerkannt werden, wie der Reichskommissar ausgeführt habe, dass es Pflicht des Schiffers gewesen wäre, schon beim ersten Sichten des Fahrzeuges sich so einzurichten, dass er für alle Eventualitäten frei von dem Boote geblieben wäre, da die Situation darnach angethan war, dass bei unveränderten Verhältnissen das Dampfschiff bequem hätte vorbeigehen können.

## Schiffbau.

**Baufauftrag.** Die Deutsch-Australische Dampfschiffsgesellschaft Hamburg hat zwei Dampfer von je 6500 T. d. w. bei der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft, Flensburg, einen Dampfer bei Sir Raylton, Dixon & Co., Ltd., Middlesbro ou Tees, und einen Dampfer bei Wigham Richardson & Co., Neptun Works Walkse, Newcastle on Tyne bestellt.

**Schiffbau in England.** An Handelsschiffen liefen vom Stapel von britischen Werften:

	im I. Quartal		im II. Quartal	
	Dampfer	Segler	Dampfer	Segler
	T.	T.	T.	T.
1896	270 000	12 300	254 900	8 400
1897	180 900	9 800	286 400	10 700
1898	229 500	700	412 200	2 400
1899	300 000	200	340 000	900

Dieser Rückschlag ist auf den langwierigen Maschinenbaustrike zurückzuführen.

Auch in der Tonnanzahl der neu begonnenen Schiffe zeigt sich eine Abnahme im Vergleich zum 30. Juni 1898:

	im I. Quartal		im II. Quartal	
	Dampfer	Segler	Dampfer	Segler
	T.	T.	T.	T.
1896	233 300	9 000	256 800	13 000
1897	248 000	200	316 500	3 600
1898	328 400	500	412 200	500
1899	347 000	500	345 700	700

Die Gesamtgrösse der im Bau befindlichen Handelsflotte ist indess noch etwas beträchtlicher als um die gleiche Zeit des Vorjahres, und selbst der Stand vom 31. März 1899 wird um eine Kleinigkeit übertroffen:

	am 31. März		am 30. Juni	
	Dampfer	Segler	Dampfer	Segler
	T.	T.	T.	T.
1896	736 400	32 800	745 400	28 500
1897	810 400	18 000	859 200	12 000
1898	1 181 000	4 000	1 320 000	1 800
1899	1 382 200	3 400	1 386 300	1 700

Auf den Helgen standen also mehr Schiffe als je zuvor, denn auch die früheren hier nicht verzeichneten Jahre weisen keinen so hohen Stand auf.

Die Zahl ganz grosser Schiffe schwillt stetig an. Es waren Ende Juni im Bau (die eingeklammerten Ziffern bedeuten die des Vorjahres): An Dampfern über 10 000 T. 17 (8), von 9—10 000 T. 9 (2), von 8—9 000 T. 3 (2), von 7—8 000 T. 11 (14), von 6—7 000 T. 18 (21), von 5—6 000 T. 35 (22), von 4—5 000 T. 35 (33).

Der Bericht von Lloyds Bureau verzeichnet einen ganz kolossalen Aufschwung des deutschen Schiffbaues. Freilich lassen die Zahlen sich nicht genau kontrolliren, da in Deutschland keine Veröffentlichungen von autoritativer Seite stattfinden. Lloyds verzeichnen für Deutschland Ende Juni

	1898		1899	
	Dampfer	Segler	Dampfer	Segler
	T.	T.	T.	T.
An der Weser	7 290	2 500	34 120	1520
Hamburg u. Schlesw.-Holst.	58 200	—	95 000	—
Rostock und Lübeck	7 830	430	10 150	—
Stettin	14 383	—	49 400	—
Danzig	—	—	10 110	—
	87 703	2 930	198 780	1520

Das ist mehr als doppelt so viel wie im vorigen Jahre und selbst neben den riesigen Ziffern des englischen Schiffbaues ein ganz respectabler Stand, schreibt die »W.-Ztg.« auf Grund der von Lloyds veröffentlichten Angaben. Es ist bereits mehr als ein Siebentel des englischen Schiffbaus erreicht. Vollends tritt der deutsche Schiffbau glänzend hervor, wenn man ihn mit dem der übrigen Länder vergleicht: Frankreich 43 900 T. Dampfer, 53 900 T. Segler. Also nur in dem rückständigen Typus der Segelschiffe leistet Frankreich noch etwas. Dänemark 17 500 T. Dampfer, 1300 T. Segler, Holland 27 200 T. Dampfer, 8700 T. Segler, Italien 68 100 T. Dampfer, 4400 T. Segler, Vereinigte Staaten 59 700 T. Dampfer, 4900 T. Segler.

Von den 1 386 000 T., die der englische Schiffbau auf den Helgen hatte, sind 1 167 000 T. für England und seine Colonien. Von den übrigen Ländern, für die England baute, steht Deutschland mit 51 700 T. obenan. Dann folgen Norwegen 22 200, Holland 22 100, Oesterreich 15 400, Dänemark 8700 usw.

## Vermischtes.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilung der Kieoler Firma Sartori & Berger passirten vom 16. Juni bis 30. Juni 1899 den Kaiser Wilhelm-Kanal 931 Schiffe, darunter 310 Dampfer und 621 Segler. An der Durchfahrt beteiligten sich: 730 deutsche, 90 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 52 englische, 48 holländische, 8 finnische, 2 französische und 1 spanisches Schiff.

**Der Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Das zweite Heft des diesjährigen Jahrgangs der »Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs« bringt die Ergebnisse des Kanalbetriebs für das vom 1. April v. J. bis 31. März d. J. laufende Rechnungsjahr 1898. Aus den Angaben geht hervor, dass in der Zwischenzeit wiederum eine Steigerung des Verkehrs stattgefunden hat. Es betrug der Gesamtverkehr 1898: 25 224 Schiffe von 3 009 011 R.-T. netto; davon Durchgangsverkehr: 13 223 Schiffe von 2 639 865 R.-T. netto. Dampfschiffsverkehr: 10 680 Dampfschiffe von 2 381 769 R.-T. netto. Segelschiffsverkehr: 14 544 Segelschiffe von 627 242 R.-T. netto. Kanalabgaben 1 478 685 .M., 305 295 .M. mehr als im Vorjahre. Schleppgebühr 108 009 .M., 17 860 .M. mehr als im Vorjahre. Im Ganzen wurden an Kanalabgabe und Schleppgebühr im Rechnungsjahr 1898 gegen das Vorjahr 323 155 .M. mehr vereinnahmt. Von den 25 816 abgabepflichtigen Schiffen waren 17 738 Schiffe mit 2 562 558 R.-T. beladen. Von den 11 005 Dampfern mit 2 467 839 R.-T. Gesamttraumgehalt gehörten 5 069 mit 949 414 R.-T. regelmässigen Linien an. Einen Netto-Raumgehalt von über 1500 R.-T. hatten 66 Dampfschiffe, von über 1000 bis 1500 R.-T. 140 und von über 600 bis 1000 R.-T. 881, während von den Segel- und Schleppschiffen nur 70 einen Raumgehalt von über 400 R.-T. und 1103 einen solchen von 100 bis 400 R.-T. hatten. 22 540 Schiffe führten die deutsche Flagge, 27 die belgische, 497 die britische, 906 die dänische, 4 die französische, 687 die niederländische, 248 die norwegische, 157 die russische, 735 die schwedische und 15 eine sonstige fremde Flagge. Von den Schiffen die den Kanal in der Richtung Brunsbüttel—Holtentau befahren haben kamen 6411 aus Elbhäfen, 1048 aus anderen deutschen Nordseehäfen, 469 aus britischen, 560 aus niederländischen, belgischen und Rheinböfen, 99 aus anderen westlichen und südlichen Häfen. 3268 aus Häfen des Kanals und der Obereider und 696 aus Häfen der Untereider. Von diesen Schiffen gingen 5884 nach deutschen Ostseehäfen, 600 nach russischen oder finnischen, 593 nach schwedischen, 24 nach norwegischen, 1582 nach dänischen Häfen, während 3578 nach Häfen des Kanals und der Obereider und 290 nach solchen der Untereider liefen. In umgekehrter Richtung (Holtentau—Brunsbüttel) haben den Kanal befahren 13 265 Schiffe mit 1 766 865 Registertons Netto-Raumgehalt; davon kamen 5918 aus deutschen Ostseehäfen, 925 aus russischen (finnischen), 1100 aus schwedischen, 85 aus norwegischen, 1200 aus dänischen Häfen. 3389 aus Häfen des Kanals und der Obereider, 148 aus solchen der Untereider, und es gingen 6189 nach Elbhäfen, 1242 nach anderen deutschen Nordseehäfen, 637 nach britischen, 968 nach niederländischen, belgischen und Rheinböfen, 170 nach anderen westlichen und südlichen Häfen, 3465 nach Häfen des Kanals und der Obereider und 594 nach Häfen der Untereider.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyds sind in der Zeit vom 1.—30. Juni 1899 und 1898 folgende Seeschäden gemeldet worden: Totalverluste erlitten 16 Dampfer, 44 Segler 1898 und 11 Dampfer, 33 Segler 1899, Beschädigungen:



248 Dampfer, 147 Segler in 1898 und 320 Dampfer und 143 Segler 1899. Nach Flaggen geordnet gingen im Juni 1899 folgende Schiffe verloren: Amerikanische 1 Dampfer, 4 Segler; brasilianische, russische und unbekannt je 1 Segler; britische 2 Dampfer, 7 Segler; dänische 1 Dampfer, 1 Segler; deutsche 3 Dampfer, 3 Segler; französische und niederländische je 2 Segler; italienische 1 Dampfer, 2 Segler; norwegische 1 Dampfer, 9 Segler; spanische 2 Dampfer.

**Eis im Nordatlantik.** Juni den 10.: Bei Cap Race (drei gestrandete Eisberge) auf 46° 54' & 52° 30', 48° 22' & 49° 11', 47° 30' & 49° 30' (Eisberge verschiedener Grösse); Juni 14.: SW. z. S. 30 Sm. von Cap Race (verschiedene kl. Berge) 42° 7' & 50° 15', 44° 20' & 49° 0' (Berg 250' hoch, 250' lang) 42° 12' & 50° 21', 42° 9' & 50° 16', (100' hoch 300' lang); den 15.: 48° 57' & 48° 26' (250' hoch 900' lang) 48° 23' & 49° 34' (200' hoch 750' lang) 45° 22' & 49° 54' (300' hoch  $\frac{1}{2}$  Seemeile lang) 47° 37' & 51° 5' (verschiedene mächtige Eisberge), 47° 17' & 49° 26', 48° 22' & 46° 15'; den 17.: Süd 10 Sm. von Ferryland Head (Brit. Schiff mit einem sehr grossen Eisberg collidirt), bei Cap Race und Bantam Rocks (zahlreiche Berge verschiedener Grösse) 47° 49' & 49° 22', 47° 18' & 51° 20', 48° 19' & 47° 38', 48° 13' & 47° 56' (mittelgrosse Berge, in letzter Position Stückeis); den 18.: 42° & 50°, 47° 13' & 51° 32' (kleine Berge) 48° 33' & 47° 56' bis 47° 56' & 50' (zahllose kaum sichtbare Eisstücke, einzelne recht umfangreich); den 22.: 48° 6' & 49° 10', 47° 58' & 49° 27', 48° 30' & 46° 15' (Berge verschiedener Grösse.)

**Das Technikum der freien Hansestadt Bremen,** eine Staatsanstalt, hat zur Zeit 4 Abtheilungen. Die Baugewerkschule — vom Verbands deutscher Baugewerksmeister anerkannt, auch steht die Anerkennung durch das Preuss. Ministerium für öffentliche Arbeiten (Allgemeine Bau- und Eisenbahn-Verwaltung) unmittelbar bevor — schliesst sich in ihrem Aufbau den königlich preussischen Anstalten an. Die Anstalt bildet sowohl für den Hochbau als auch für den Tiefbau vor. Es finden weiter für solche, welche die Abgangsprüfung bestanden, noch Ausbildungskurse statt und zwar sowohl im Hochbau, um weitere Schulung im Entwerfen, namentlich im inneren Ausbau und in der mittelalterlichen Formenlehre zu ermöglichen, als auch im Tiefbau (Strassen-, Wasser-, Brücken-, Eisenbahnbau usw.) Kenntnisse in den Elementen des Tiefbauwesens sind heute sehr wichtig für alle jungen Techniker, welche im öffentlichen Baudienste eine Laufbahn einschlagen. — Die Abtheilung für Maschinenbau und Elektrotechnik ist mit einem allen Ansprüchen der Jetztzeit gerecht werdenden Laboratorium ausgestattet. Die Schüler werden demgemäss nicht allein durch Vorträge und Zeichenübungen, sondern vor allen Dingen durch praktische Übungen in der Elektrotechnik, Elektrochemie usw. ausgebildet. Zukünftige Elektrotechniker finden also die beste Gelegenheit, sich in Bremen auszubilden. In derselben Weise arbeitet die Schiffsbauerschule — dieselbe ist vom Reichsmarineamt anerkannt — und die Seemaschinistenschule. Die Seemaschinistenschule verfügt über die besten Lehrmittel (Modelle, Vorlagen, Laboratorien usw.); dieselbe hat eine Oberklasse, welche auf Veranlassung des Norddeutschen Lloyd eingerichtet ist und zu deren Besuch nur solche Herren zugelassen werden, welche bereits das I. Patent als Seemaschinist besitzen. — In allen Abtheilungen werden Abgangsprüfungen vor staatlicherseits ernannten Prüfungskommissionen abgehalten. — Die Anstalt ist auch vom Reichsmarineamt besichtigt worden; das Reichsmarineamt hat im Anschluss daran eine Anzahl kaiserlicher Beamten zur Ausbildung nach Bremen gesandt.

**Zollplackereien in Boston.** Auf dem Dampfer »Catalonia« der Cunard Line war bei seiner Abfahrt von Liverpool nach Boston in Folge Ladungsmangel eine Extra-Quantität Kohlen als Ballast verstaут worden. Nach Ankunft in Boston wurden die Kohlen auf Leichterfahrzeuge verladen und später nach anderen Dampfern der Linie transferirt. Der Zollkollektor in Boston erhob unter der Bestimmung für bituminöse Kohlen, § 415 des Dingloy-Tarifs, von den betreffenden Kohlen einen Zoll von 67 c. pro Tonne von 28 Busbels. Die Dampferlinie machte dagegen geltend, die Kohlen seien als »Kohlenvorräthe von Schiffen« zollfrei und appellirte an den Board of General Appraisers. In dessen nun vorliegender Entscheidung wird darauf hingewiesen, dass nach § 523 der Tarif-Freiliste nur die Kohlenvorräthe amerikanischer Schiffe zollfrei sind, doch dürften auch diese nicht ausgeladen werden. Als Ballast benutzte Kohlen könnten jedoch nicht als »Kohlenvorräthe« eines Schiffes angesehen werden und die Transferirung von Kohlen von einem auf ein anderes Fahrzeug sei als »Ausladung« anzusehen. Aus diesen Gründen hält der Board die Erhebung des Zolles für gerechtfertigt.

## Kleine Mittheilungen.

Wie die »H. B.« erfährt, ist dem Führer des American-Line Dampfers »Paris« das Patent auf zwei Jahre entzogen. Er erklärte selbst, sich verrechnet zu haben und die volle Verantwortung tragen zu wollen.

In Petersburg wurde eine neue Ostasiatische Dampfschiffahrts-Gesellschaft gegründet, in der alle dänisch-russischen Handelsgesellschaften für Ostasien vertreten sind. Die neue Gesellschaft wurde aus russisch-dänischem Capital gegründet. Von den fünf Directoren der Gesellschaft sind drei Dänen. Die Schiffe werden unter russischer Flagge fahren. Kapitäne und Officiere sind Dänen. Die ganzen russischen Fahrten nach Ostasien sind für die neue Gesellschaft monopolisirt.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 6. Juli abgehaltenen, statutenmässigen General-Versammlung des Vereins wurden zunächst 3 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen und 3 weitere zur Aufnahme vorgeschlagen. An Eingängen lagen vor; Schreiben von Mitgliedern aus Rio, Kamerun und hier. Hierauf erfolgte der Bericht des Kassirers, welcher im Allgemeinen als ein sehr günstiger gelten konnte, indem das verflossene Halbjahr einen Reinerüberschuss von rund 4500 M aufzuweisen hatte. Betr. der Mitgliederzahl wurde mitgetheilt, dass zwar viele der Kollegen infolge Verlassen des Berufes ihren Austritt genommen hätten, dass jedoch die Zahl der Eintritts im Vergleich zu früherer Zeit bedeutend zugenommen habe, was vorstehenden Ausfall mehr als ergänze. Näher eingegangen wurde sodann auf einen Artikel der »Hansa« betr. den soeben veröffentlichten Jahresbericht der See-Berufsgenossenschaft und zwar namentlich im Hinblick auf die Bemannungsfrage. Die General-Versammlung war der Ansicht, dass im Allgemeinen die heutige Bemannung der Seeschiffe nur eine schwache genannt werden könne und hält die Einführung eines Unter-mannungsgesetzes für dringend notwendig. Im Anschluss an einige Bemerkungen der »Hansa« über körperliches Arbeiten

von Steuerleuten, wurde dann in der Versammlung ausgeführt, dass bei einer Reihe von Hamburger Rhedereien solche körperlichen Arbeiten der Steuerleute von den Kapitänen verlangt würden, da die schwache Bemannung der Schiffe eine solche erforderlich mache, ohne welche voraussichtlich die zu erledigenden Schiffsarbeiten während der Reise nicht zu Ende geführt werden könnten. Es wurden sowohl Fälle namhaft gemacht, in denen sogar von auf Wache befindlichen Steuerleuten eine solche Arbeitsleistung verlangt sei, als auch solche, in denen man im Auslande Bootsleute abgemustert habe, an deren Stelle dann der 3. Steuermann die Arbeitsleistung habe übernehmen müssen. Dass unter solchen Umständen das Drei-Wachensystem für Steuerleute bei den Rhedereien auf Widerstand stosse, sei selbstverständlich. In der Versammlung wurde eine ganze Reihe von Beispielen für oben Gesagtes angegeben, während auf der anderen Seite das überhandnehmende Verlassen des Berufes abseiten jüngerer und älterer Steuerleute einer eingehenden Besprechung unterzogen wurde. Ausgeführt wurde hierzu, dass Letzteres nur eine ganz natürliche Folge der äusserst ungünstigen Lebensbedingungen der Schiffsofficiere zur Zeit sei; nicht allein wäre der Verdienst ein äusserst geringer, nicht nur sei das Leben auf See ein äusserst gefährvolles und entbehrungsreiches, in neuerer Zeit wurde den Schiffsofficiern auch die Freizeit im Hafen derart beschnitten, dass von einer solchen kaum mehr die Rede sein könne. Hierbei wurde namentlich auf eine grosse Dampfschiffahrts-Gesellschaft verwiesen, bei welcher die Officiere nicht allein in den Wochentagen von Morgens 6 Uhr bis Abends 6 Uhr an Bord zu verbleiben gezwungen wurden, sondern auch noch mehrere Tage fortlaufend Nachtwache zu übernehmen hätten, weil auf manchen dieser Schiffe ein offener Mangel an Schiffsofficiern herrsche. Bei dieser Rhederei habe in letzter Zeit auch der 1. Officier welcher laut Instruction zwar an Sonntag Vormittagen an Bord zu sein habe, sonst aber von Nachtwachen befreit sei, wiederholt solche übernehmen müssen. Unter solchen Umständen könne man sich allerdings nicht darüber wundern, dass von einer Berufsfreudigkeit auf die Dauer nicht die Rede sein könne und dass die ganze Misère der Laufbahn eines Steuermannes immer mehr in ihrer wahren Gestalt auf den Nachwuchs zu wirken beginne. Da die Tagesordnung nicht erledigt werden konnte, so wurde beschlossen, am nächsten Donnerstag eine ausserordentliche General-Versammlung abzuhalten und die Versammlung dann nach einigen Ersatzwahlen zum Verwaltungsrathe geschlossen.

## Frachtenberichte.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 30. Juni 1899.

Der fortgesetzt lebhafte Räumtebedarf nach Stückgutladung vom Golf hat einen geringen Aufschwung unseres gesammten Marktes, an dem sich Getreidefrachten nur mässig theilhaben verursacht. Die Rate nach Cork f. O. von »Range« der Ladehäfen ist auf 3 s gestiegen — die Rheder forderten 3 s 1½ d — während grosse Boote für gemischte Ladung, schweres Getreide und Hafer, zu 2 s 6 d und 1 s 10½ d placirt werden konnten. Die Anzahl »offener« Schiffe hat beträchtlich abgenommen, der Nachfrage nach »Deal«-Räume konnte nicht ausreichend nachgekommen werden. 1 s 3 d und 2 s 6 d höher als frühere Raten können als gesichert betrachtet werden. Gleichfalls ist der Bedarf nach »Timber«-Booten vom Golf etwas lebhafter; die Raten sind fest, eine abnehmende Tendenz ist nicht mehr vorhanden. Eine Anzahl Vercharterungen von

Kisten-Oel nach Japan — die ersten seit langer Zeit — bestätigen dem Geschäft eine günstige Rate. — Unser Segelschiffmarkt bleibt still aber sehr firm, infolge des fortgesetzten Räumtemangels, sowohl am Platz als in Aussicht. Trotzdem haben die Raten keinen Aufschwung erfahren. Die oben erwähnte Vercharterung verschiedener Dampfer zum Transport von Kisten-Oel nach Japan, beweist, wie nöthig dort prompte Räume gewünscht wird. Wir hoffen, diese Erscheinung wird auf die Raten späterer Verschiffungen durch Segler eine gute Wirkung ausüben. Gegenwärtig scheint es noch, als ob zwischen den Anschauungen der Verschiffer und Rheder ein grosser Contrast besteht.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	13½ d	10/	7/6 11	10/
London,	29½ d	12/6	9/ 11 1/2	12/6
Glasgow,	29½ d	15/	8/9	15/
Bristol	31½ d	17/6	11/3	15/
Hull	31½ d	15/	12/6	15/
Leith	4d	15/	12/6	17/6
Newcastle	4d	15/	12/6	15/
Hamburg	50 s	18c.	12cents.	50 mk.
Rotterdam	7c.	18 cts.	13a14 cts.	12a14c.
Amsterdam	7c.	18 cts.	13a14 cts.	12a14c.
Kopenhagen	2/9	17/6	15/	25/
Bordeaux	3/	25 cts.	20c.	\$ 5
Antwerpen	31½ d	13/9	10/	17/6
Bremen	50 s	18c.	15c.	12c.
Marseille	3/11, a3/3	20/	15/	20, a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 12 c. — Hamburg 20 c. — Rotterdam 25 c. — Amsterdam 25c. — Kopenhagen 1¼ d. — Antwerpen 20 c. — Bremen 20 c. — Marseille 20 c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	N. Y.	Balt.	Direct.	Continent.	Shanghai.
Getreide p. Dpfr.	2/10½	2/10½	2/6	2/6	.....	.....
Raff. Petrol. p. Segel	....	....	2/4½	2/3½	....	....
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.		
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	21½ c.	20c.	16c.	21½ c.		

## Büchersaal.

**Katechismus der deutschen Kriegsmarine** von Richard Dittmer, Kapitän zur See a. D. Mit Titelbild und 174 in den Text gedruckten Abbildungen. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. In Originalleinenband 4 M. Verlag von J. J. Weber in Leipzig.

Zweck dieses von berufenster Seite verfassten Buches ist, weiteste Kreise mit den Einrichtungen unserer Kriegsmarine vertraut zu machen. Musste auch zur Wahrung der Handlichkeit des Bändchens davon abgesehen werden, sämtliche amtlichen Vorschriften für die einzelnen Dienstzweige wörtlich zum Abdruck zu bringen, so genügt doch schon das Mitgetheilte völlig, an dem vorliegenden Katechismus einen nie versagenden Führer und Berather zu haben. Sehr dankenswerth sind u. a. die Ausführungen über die Annahme und Einstellung als Seekadett. Jedem Binneländer wird die ausgiebige Erklärung marinetechnischer Ausdrücke hockwillkommen sein. Die ebenso schöne, als reichhaltige Illustration macht mit dem ganzen schwimmenden Material unserer Marine, den Uniformen, Rang- und Dienstabzeichen, Sturmsignalen, Seeschiffahrtszeichen und Flaggen bekannt. Das Buch ist nicht nur ein Beitrag zur Erweiterung der Kenntniss, sondern auch ein Mittel zur Erkenntniss der Nothwendigkeit der deutschen Kriegsflotte.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sllomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sllomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 29.

Hamburg, den 22. Juli.

XXXVI. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Die Ortsbestimmungsmethode von Marcq St. Hilaire für den Seegebrauch. — Einige Bemerkungen über Standlinien. — Bericht des Vorstandes des Vereins Hamburger Rheder. — Abschaffung der Haftung der Rheder für Collisionsschäden. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten.

### Auf dem Ausguck.

Auf der kürzlich in London abgehaltenen **Conferenz für internationales Seerecht** sind auf die Fragen der Tagesordnung folgende Beschlüsse gefasst worden. a. Collision: 1. In welchem Verhältniss soll für den Schaden gehaftet werden, wenn beide Schiffe schuldig sind? Auf Vorschlag des belgischen Rechtsanwalts, Herrn Louis Franck, wurde beschlossen, einen Unterschied zwischen dem mehr oder weniger Schuldigen zu machen, also die proportionale Regel gelten zu lassen. 2. Haben die Ladungseigenthümer und dritte geschädigte Personen gegen beide schuldigen Schiffe einen gemeinsamen Anspruch? Auch hier wurde das Prinzip der proportionalen Vertheilung des Schadens angenommen. 3. Ist unter Zugrundelegung der proportionalen Regelung nicht mindestens zu bestimmen, dass mit Rücksicht auf die Ladungseigenthümer und Dritte dem Schiffe, das die beiderseitige Schuld behauptet, der Nachweis eines solchen obliegt? In dieser Frage fasste die Conferenz folgende Resolution: »Wenn der Ladungseigenthümer gegen das seine Ladung führende Schiff klagbar wird, so hat dieses Schiff zu beweisen, dass der Schaden oder der Verlust verursacht worden, entweder durch eine Gefahr, die in dem Fracht-

kontrakt als ausgenommen bezeichnet war, oder dass der Verlust nicht durch Nachlässigkeit verschuldet worden, oder wenn durch Nachlässigkeit verschuldet, ob und in welchem Grade durch Schuld des anderen Schiffes. Wenn der Ladungseigenthümer aber gegen das nicht seine Ladung führende Schiff klagt, hat er die Schuld dieses Schiffes nachzuweisen; es ist dann Sache dieses Schiffes zu beweisen, ob das die Ladung führende Schiff ebenfalls Schuld hat und bis zu welchem Grade.« b. Haftbarkeit der Rheder: 4. Soll die Haftpflicht des Rheders persönlich sein und in dem Falle, soll sie begrenzt sein und wie; oder soll sie auf das Schiff und die Fracht beschränkt sein? Ehe auf diese Frage eine durch genügende Majorität unterstützte Antwort in Form einer Resolution zu Stande kam, griff eine äusserst lebhafte Diskussion statt, an der sich neben englischen Delegirten besonders die Herren Dr. Sieveking und Laeisz theiligten. Nachdem Mr. Douglas Owen einen Antrag gestellt und später wieder zurückgezogen hatte, wurden zwei Anträge Sieveking und Gray Hill angenommen. Der Wortlaut des Ersteren: »Diese Conferenz verzeichnet ihre Erkenntniss der grossen Unbequemlichkeit und öfteren Ungerechtigkeit, die aus der Verschiedenheit der Seerechte und der Verantwortlichkeiten der Rheder mit Bezug auf Zusammenstösse zur See entstehen, und unter-



stützt herzlich die Anregung der Kammer der Schifffahrt des Vereinigten Königreichs, dahin gehend, dass die Regierung Ihrer Majestät aufgefordert werde, eine volle Untersuchung des ganzen Gegenstandes zu veranstalten.« Mr. Gray Hill's Antrag: »Diese Conferenz empfiehlt der universellen Gesetzgebung die Annahme folgender Regel in Fällen von Verlust oder Beschädigung von Eigenthum aus ungehöriger Schiffführung entstanden, sei es, dass solches Eigenthum sich schwimmend oder am Ufer befindet. Dem Rhoder soll es nach Wahl zustehen, seine Verpflichtung zu erledigen entweder a) durch Aufgeben seines Schiffes und der Fracht oder b) durch Zahlung einer nach dem Lastgehalt des Schiffes berechneten Summe Geldes. Diese Resolution soll keinen Bezug auf Ansprüche für den Verlust von Menschenleben oder persönliche Verletzung haben.« Hierauf wurde der dritte Congress für internationales Seerecht geschlossen und die nächste Zusammenkunft auf den 1., 2. und 3. Oktober 1900 festgesetzt.

**Die Zerstörung treibender Wracks im Nordatlantik;** seit langen Jahren ähnlich wie die Ruderkommandos-Frage, die Merchandize Marks Act u. A. m. ein beliebtes Gesprächsthema, beschäftigt wieder einmal englische Gemüther und zeitigt alle möglichen Vorschläge. Veranlassung sich mit dieser Angelegenheit zu beschäftigen, giebt neben den nachrichtenarmen Hundstagen, die jüngst geschehene Einschleppung des Wracks »Siddartha« nach Bantry Bay durch zwei englische Regierungsdampfer. Diese Maassnahme soll auf Klagen englischer Schiffer erfolgt sein, welche sich, Mannschaft und Schiff angeblich durch dieses Schifffahrtslinderniss schwer bedroht sahen. Wenn das Wrack, wie in der englischen Presse verlautet, fünf Monate im Nordatlantik getrieben hat, so ist die lange Lebensdauer nur durch die Blauholzladung, die das Schiff über Wasser hielt, möglich. Das Hydrographische Amt zu Washington seiner Zeit eifrig bemüht, alle schifffahrtstreibenden Nationen zu vereinigen, um gemeinsam die Wracks zu zerstören, hat später in einer Denkschrift festgestellt, dass durchschnittlich etwa 19 Wracks im Nordatlantik treiben und ferner, dass die durchschnittliche Dauer, während der sie sich erhalten, ca. 30 Tage beträgt. Im Laufe von drei Jahren, 1893 bis 1896, sind im Ganzen 12 Collisionen mit Wracks im Nordatlantik gemeldet; Verluste an Menschenleben waren nicht zu beklagen. In der Berichtsperiode haben, ebenfalls nach Zusammenstellung des Hydrographischen Amtes, 36000 Schiffe den nordatlantischen Ocean befahren. Das heisst also, auf 3000 Schiffe kam eine Collision mit einem Wrack. Angesichts dieser Zahlen muss man gestehen, dass die so lebhaft geschilderten Gefahren

in Wirklichkeit mächtig zusammenschrumpfen. Wir erinnern, dass sich im Februar 1897 der Deutsche Nautische Verein mit diesem Thema beschäftigt hat und nachdem von Capitän Landerer ein eingehendes alle Nebenumstände berücksichtigendes Referat erstattet war, einstimmig folgende Resolution zu Stande kam:

»Der Deutsche Nautische Verein befürwortet:

1. dass eine Centralstelle geschaffen werde zum Sammeln und Sichten der Meldungen der Schiffsführer über treibende Wracks.
2. dass die so gesammelten Meldungen in Form von Wracklisten veröffentlicht und den Führern abgehender Schiffe möglichst kostenfrei zugestellt werden.«

Soweit uns nun bekannt, hat in Deutschland diese Anregung keinen Erfolg gehabt; es müsste denn sein, man betrachtet die wöchentlich einmal erscheinenden »Nachrichten für Seefahrer« für die vorgeschlagene Centralstelle. Soll aber die Mittheilung über gesichtete Wracks in den zuständigen Schifffahrtskreisen den gewünschten Erfolg haben, d. h. den Schiffsführern, ehe sie den Hafen verlassen, Nachricht über die letzten derartigen Meldungen geben, dann müssen die Veröffentlichungen täglich erscheinen. Bei dieser Gelegenheit mag an den Vorschlag des Herrn Wierdsma, gelegentlich der am 15. November v. J. in London abgehaltenen Conferenz zur Feststellung fester Dampferouten im Nordatlantik, erinnert werden. Der Genannte, Vertreter der Holland Amerika-Linie, regte die Errichtung einer Centrale für alle Rhedereien an. Ihr Domicil sollte London sein und zu den Obliegenheiten ihrer Beamten sollte neben anderen wichtigen Funktionen auch die Benachrichtigung an jeden der Conferenz angehörigen Dampfer über die zuletzt gesichteten Wracks gehören. Ob dem Vorschlage in den betheiligten Rhedereien seitdem näher getreten ist, wissen wir nicht. Zu wünschen wäre es.

Das jüngst vom englischen Handelsamt veröffentlichte »**Wreck Abstract**«, eine Publication, der alle interessirten Kreise stets mit Spannung entgegensehen, lautet für 1897/98 absolut günstig. Sowohl hinsichtlich der Schiffsunfälle resp. Totalverluste, als des Menschenverlustes steht das Berichtsjahr weit hinter den letzten 21 Jahren, seitdem derartige Berichte veröffentlicht werden, zurück. Insgesamt gingen 419 Schiffe mit 142 099 T. verloren; 89 Schiffe zu 35 470 T. weniger als im Vorjahre und beinahe 200 Schiffe weniger als die Durchschnittsverlustziffer seit 1876/77. Da aber wie nachstehend ersichtlich, die Abnahme der Schiffsverluste nur der Segelschiffsflotte zu Gute kommt, erleidet das aus erwähntem Anlass in der englischen Presse den einheimischen Seeleuten in überschwänglicher Weise gespendete Lob u. E. eine merkliche Einbusse, weil Segelschiffe in den letzten Jahren beinahe garnicht oder doch ver-

schwindend wenig in England gebaut sind. Es ist somit eigentlich natürlich, wenn eine Abnahme der Segelschiffsverluste zu constatiren ist. Diese Bemerkung schien angesichts der nachfolgenden Zahlen erforderlich, denn der Durchschnittsverlust während der bereits angezogenen 21 jährigen Periode betrug 484 Segler zu 122 554 T., während im Berichtsjahre nur 298 Segler zu 46 220 T. zu Grunde gingen. Anders gestaltet sich das Bild, sofern lediglich Dampfer in Betracht kommen. Der Durchschnittsverlust betrug 124 zu 90 225 T., derjenige des Berichtsjahres 121 zu 95 879 T. Also wohl eine Abnahme der Anzahl, dagegen eine Zunahme der Räume. Untersteht der im Berichtsjahre zu beklagende Menschenverlust der Betrachtung, dann kann man nicht Anders als die Worte eines englischen Blattes »it was a recordyear« wiederholen. Seit 1876/77 sind an Bord britischer Schiffe 38 382 Personen (32 854 Schiffspersonal, 5528 Passagiere) infolge Seeunfalls gestorben. Der durchschnittliche jährliche Menschenverlust betrug demnach 1744 Personen (1493 Mannschaft, 251 Passagiere), dagegen derjenige im Berichtsjahre nur 681 Personen (629 resp. 52.)

Englische Blätter, an ihrer Spitze die »Shipping Gazette«, sind auf das Höchste erstaunt, dass dem Kapt. **Watkins** durch dessen selbst eingestandene Schuld s. Z. die »Paris« strandete, für dieses Versehen seitens des »New York Board of inspectors of steam vessels« auf zwei volle Jahre das **Patent entzogen** ist. Die Charaktereigenschaften des Gemaassregelten werden in das beste Licht gestellt und die Rhederei, die American-Line, ja sogar die ganze amerikanische Handelsmarine wird zu dem Verlust eines ihrer fähigsten und intelligentesten Schiffsführer beklagt. Kurzum Kapt. Watkins wird zum Märtyrer gestempelt. Das Versehen, nach des Kapitäns eigener Aussage, bestand darin, dass er die Entfernung von Casquets bis Lizard anstatt von Cap La Hague nach Lizard auf 131 Seemeilen = 6 Stunden 54 Minuten berechnet hatte. Dieser Fehler machte sich, weil Lizard im Nobel lag, nicht eher und dann auf das Unangenehmste fühlbar, als bis unmittelbar voraus Land, die Manacles, gesichtet wurden und gleich darauf das Schiff fest kam. — Wären wir nicht Deutsche, die über Patententziehungen seitens deutscher Seeämter noch für erheblich geringere Versehen durch die Tageszeitungen recht oft unterrichtet würden, wir könnten in das Entrüstungsgeschrei mit einstimmen. So aber ist dazu keine Veranlassung vorhanden. Ist es doch erst ganz kürzlich passirt, dass gegen einen deutschen Kapitän der Antrag auf Patententziehung vor einem zuständigen Seeamt und weiter auch vor dem Oberseeamt gestellt wurde, weil sich ein Matrose trotz strengen Verbotes in den Kettenkasten mit brennen-

dem Licht begeben hatte und da das Schiff mit Kohlen beladen war, durch seine Unvorsichtigkeit eine Explosion verursachte. Haben auch beide Instanzen, das Seeamt und das Oberseeamt, in diesem speciellen Falle glücklicherweise dem Antrage nicht entsprochen, so ist die ganze Angelegenheit doch charakteristisch für die Strenge, mit der in Deutschland seemännische Versehen beurtheilt werden. Desshalb ist nach deutscher Beurtheilung Kapt. Watkins nicht zu bedauern, sondern zu beglückwünschen. Denn nach Ablauf zweier Jahre darf er wie bisher Schiffe unter amerikanischer Flagge führen. Hätte der Führer eines deutschen Dampfers sich in ähnlicher Weise in der Berechnung geirrt, wie es Kapt. Watkins gethan, dann hätten ihm höchst wahrscheinlich auch die zur Ausübung des Berufs erforderlichen Eigenschaften gefehlt, nicht aber für zwei Jahre, sondern für Lebenszeit.

### Die Ortsbestimmungsmethode von Marcq St. Hilaire für den Seegebrauch.

Von R. Hahn, Navigationslehrer.

Marcq St. Hilaire hatte bereits als Vorarbeiten seiner Methode die Standlinien-*Calculation* von Lalande (1793) und die Standlinien-*Construction* von Sumner (1843).

Lalande calculirte rein theoretisch: hat man bei bekanntem Chronometerstand sich mit zwei gegisssten Breiten zwei Längen berechnet und ermittelt man später die zu jener Zeit richtige Breite, so liegt der wahrscheinlichste Schiffsort der Zeit in der Distanz zwischen den Orten proportional dem Breitenfehler ausgehend von einem der Orte, und diese Distanz läuft in der Richtung senkrecht zum wahren Azimuth des beobachteten Gestirns.

Sumner entdeckte seine Standlinie lediglich praktisch, indem er mit verschiedenen Breiten nach derselben Beobachtung bei bekanntem Chronometerstand sich die entsprechenden Längen berechnete und fand, dass sie alle in einer Geraden lagen, die er dann »line of position« nannte. Dass auch seine Standlinie = Azimuth  $\pm 90^\circ$  läuft, hat er selbst nicht beachtet, sondern erst später haben das andere Navigateurs pointirt und ohne Rücksicht auf Lalande sie »englische Standlinie« genannt.

Marcq St. Hilaire geht davon aus, dass wenn man auf See eine Gestirnsböhe von beliebigem Azimuth nach einem Chronometer beobachtet, dessen Stand und Gang gegen mittl. Grw. Zt. bekannt ist, und für dieselbe Zeit und dasselbe Besteck, also aus Breite und Länge, Gestirns-Stundenwinkel und Declination die Höhe desselben Gestirns berechnet, die erste der Höhen richtig, die zweite aber mit einem Fehler, aus Breite und Länge entspringend, behaftet ist, und dass sich aus dem Unterschied





von diesem die Versiegelung ab und betrachte den Endpunkt derselben als II. Bestecksort. Jetzt berechne und construire man sich O' den Ort der II. rectificirten Standlinie. Parallelesirt man die erste Standlinie in den Endpunkt der Versiegelung, so ist der Schnittpunkt dieser und der zweiten Standlinie der wahrscheinliche Schiffsort.

D. Bei Beobachtung von drei Höhen zu gleicher Zeit.

Man wähle Gestirne mit möglichst gleichen Azimuth-Unterschieden und bedenke, dass eine Beobachtung wohl eine rectificirte Standlinie, aber keinen Schiffsort ergibt, sondern dass das erst zwei Beobachtungen durch den Schnittpunkt ihrer rectificirten Standlinien bieten. Drei Beobachtungen ergeben nun drei solcher Schnittpunkte, von denen man jeden als wahrscheinlichen Schiffsort annehmen könnte, ja das muss, wenn sie ganz nahe aneinander bezw. aufeinander fallen; andernfalls müsste man den wahrscheinlichsten Schiffsort erst ermitteln. Nimmt man Beobachtungen von verschiedener Güte an und will man bei dieser Calculation von den Standlinien ausgehen, so ist es der Schwerpunkt des von den Standlinien gebildeten Dreiecks; geht man aber von den Winkeln dieses Dreiecks aus, so wäre es der Grebe'sche Punkt. Für den Seegebrauch müssen wir Beobachtungen von gleichem Werth annehmen, denn wir haben keine Maasseinheit für den Güte-Vergleich und dann ist der wahrscheinlichste Schiffsort der Schnittpunkt zweier Linien, welche zwei Winkel jenes Dreiecks halbiren, oder der Schnittpunkt zweier Normalen auf den Mitten zweier Standlinien, d. h. ein Punkt, den man in der Seepraxis immer mit dem Bleistift in der Hand wird schätzen können.

(Schluss folgt.)

## Kurze Bemerkungen über Standlinien.

Von H. Brunswig.

Vor ca. 14 Jahren, als ich die Steuermannsschule besuchte, behauptete man, dass die Methode der Zukunft die Standlinienmethode sei. Man sagt es auch noch heute und es scheint, dass dieselbe die Methode der Zukunft bleibt.

Die Gründe, weshalb die Berechnung von Breite und Länge durch zwei Standlinien sich so wenig bei praktischen Seeleuten eingebürgert hat, sind wohl hauptsächlich folgende:

1. Bei zwei Sonnenhöhen ist die Versiegelung anzubringen. Ein kleiner Fehler derselben (etwa 1 sm) kann schon einen grösseren Fehler in der durch Standlinien gefundenen Breite resp. Länge geben.

2. Zwei Höhen verschiedener Sterne zu gleicher Zeit in der Abenddämmerung zu nehmen, misslingt

häufig, da, wenn die Sterne hell genug geworden, die Kimm oft schon verschwunden ist. Auch wird man meistens, wenn es bei der Abenddämmerung klar ist, am Nachmittage gute Sonnenbeobachtungen gehabt haben.

3. Bei Sternhöhen in der Nachtzeit kann man immer auf Fehler von 5 Minuten und mehr rechnen. Aus diesem Grunde verlieren Manche die Lust (und auch mit Recht) eine genaue Rechnung mit solchen Höhen durchzuführen. Nur Nordsternbreiten geben bei genügender Uebung einigermaassen günstige Resultate, da man durch eine grössere Anzahl Höhen mit wenig Mühe und geringem Zeitverlust eine den Verhältnissen entsprechende gute Breite erhält.

4. Bei Sternhöhen in der Morgendämmerung hat man den Vortheil, dass man, nachdem im Dunkeln die Höhen eingestellt, während es allmählig heller wird, fortwährend beobachten kann, man wird dann sehr gute Beobachtungen erhalten. Da jedoch, wenn es klar ist, auch bald die Sonne durchkommt, zieht es doch die Mehrzahl vor, Sonnenbeobachtungen zu nehmen. In hohen Breiten, namentlich wenn Declination der Sonne und Breite ungleichnamig sind, wird man selbstverständlich eine in der Dämmerung genommene Sternlänge einer Sonnenlänge vorziehen.

5. Die Höhen werden oft ungünstig gewählt, so dass der Azimuthunterschied klein und von vorneherein kein gutes Resultat zu erwarten ist.

Dieses Letztere möchte ich bei der Johnson-Methode klar legen, denn mir wurde schon wiederholt gesagt, die Johnson-Methode sei ja äusserst einfach, aber sie gebe häufig schlechte Resultate.

Hat man nun zwei Sonnenhöhen, so können schon in der Beobachtung fast unvermeidliche Fehler liegen. Ein Fehler von einer Seemeile in der Versiegelung kann bis zu 2 Minuten in der Länge geben. Die eine Höhe kann 1 Minute zu gross, die andere 1 Minute zu klein gemessen sein. 2 Minuten in der Höhe können im Mittel circa 4 Minuten in der Länge ausmachen. Liegen sämtliche Fehler nach derselben Seite, so kann der Fehler im Unterschied der beiden, auf einen Ort reducirten Längen 6 Minuten betragen. 6 Minuten würden aber bei der Johnson-Methode folgende Fehler geben. Nehmen wir drei verschiedene Fälle an.

I. Unterschied von a und b\*) = 0,5 giebt Fehler  
in der Breite =  $6 : 0,5 = 12'$ .

II. Unterschied von a und b = 1,0 giebt Fehler  
in der Breite =  $6 : 1,0 = 6'$ .

III. Unterschied von a und b = 2,0 giebt Fehler  
in der Breite =  $6 : 2,0 = 3'$ .

Nun wird unter normalen Verhältnissen der Fehler, welcher durch die Beobachtung entstanden

\*) Im „Nautisches Allerlei“:  $a = x^1$ ,  $b = x^2$ .

ist, nie grösser als 6', in den meisten Fällen jedoch kleiner sein. Man kann also mit Bestimmtheit sagen: »Bei I kann die Breite höchstens 12', bei II höchstens 6' und bei III höchstens 3' falsch sein. Wahrscheinlich wird aber die gefundene Breite weniger fehlerhaft sein.

Wäre beim zweiten Fall  $a = 0,5$ , dann kann die erste Länge bei II, da der Fehler in der Breite höchstens 6' betragen kann, keinen grösseren Fehler als  $6 \text{ mal } 0,5 = 3'$  haben können. Man kann also, sobald man zwei Längen gerechnet und  $a$  und  $b$  aufgeschlagen hat, sehen, welche Fehler Breite und Länge bei der Johnson-Methode eventuell haben können.

Hat man Vormittags drei Längenbestimmungen gehabt, so kann man die erste mit der zweiten und letzten, die zweite wiederum mit der letzten Länge vergleichen. Vermittelt der Johnson-Methode erhält man im Augenblick annähernd richtige Breite und Länge für alle drei Beobachtungen und wird eine Beobachtung die andere bestätigen. Giebt die Johnson-Methode hierbei kein gutes Resultat, so geben auch alle übrigen Methoden schlechte Resultate.

Diese wenigen Zeilen sollen den Zweck haben, diejenigen Herren, welche sich wissenschaftlich mit diesen Problemen beschäftigt haben, zu veranlassen, uns praktischen Seeleuten in einfachen Worten, ohne viele Formeln abzuleiten, die Vorzüge resp. Nachtheile, welche die vielen verschiedenen Standlinienmethoden einander gegenüber haben, in diesem Blatte zu erklären, damit die Standlinien die Verbreitung finden, welche sie verdienen.

Nach meiner Meinung ist die Johnson-Methode ihrer Kürze und Einfachheit wegen vorzuziehen, denn man hat nur zwei Längen zu berechnen und findet sozusagen im Kopf aus diesen beiden Längen die Breite und Länge ebenso richtig, wie bei allen übrigen Methoden. Hat man nur eine Höhe gehabt, so bietet die Methode von Marcq St. Hilaire in der Nähe von Land unbestreitbar grosse Vortheile, auf offenem Ocean wird es jedoch stets genügen, nur die Längenänderung für eine Minute Breite auszunehmen, man kann dann sofort sehen, ob die Beobachtung zur Feststellung der Länge Werth hat oder nicht.

Obgleich mir fast sämtliche Standlinienmethoden geläufig sind und ich dieselben oft praktisch angewandt habe, fühle ich mich doch nicht dazu berufen, den soeben genannten Herrn vorzugreifen, und eine längere Abhandlung über dieses Thema zu schreiben.

(Wir sind wegen Raumangel und weil anderes werthvolles Material schon seit langer Zeit der Veröffentlichung harrt, hiermit gezwungen, die Polemik über die Frage der Standlinien vorläufig zu schliessen. D. R.)

## Bericht des Vorstandes des Vereins Hamburger Rheder über das Jahr 1898/99.

Das Jahr 1898 kann als ein für die Rhederei hervorragend günstiges bezeichnet werden, und auch im neuen Jahre hat sich die Lage bisher erhalten. Unsere Aktien-Rhedereien waren fast sämmtlich in der Lage, bei reichlichen Abschreibungen befriedigende Dividenden zu vertheilen. Die Hamburg-Amerika-Linie, welche ihre Stellung als grösste Rhederei der Erde weiter befestigt hat, hat ihr Aktienkapital von 50 auf 65 Mill. Mark erhöht, hauptsächlich für ihren ostasiatischen Dienst, mit dem sie seit Anfang vorigen Jahres die rege Theilnahme Deutschlands an der wirtschaftlichen Erschliessung Chinas fördert, und der vom 1. Oktober d. J. durch die von ihr in Gemeinschaft mit dem Norddeutschen Lloyd zu betreibende Reichspostdampfer-Linie eine weitere Ausbildung erfahren wird. Ebenso haben die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft und die Deutsche Levante-Linie ihr Kapital vermehrt.

Während es bis vor Kurzem schien, als ob die Zeit auch für die grossen Segelschiffe vorüber sei, hat sich bei dem verhältnissmässig hohen Stande der Frachten und den hohen Kohlenpreisen für sie die Lage wieder günstiger gestaltet. Die Hamburgische Seglerflotte, welche zu Anfang des Jahres 1898 293 Schiffe mit 197 621 R.-T. zählte, hat im Laufe des Jahres, bei einem Abgange von 43 und einem Zugange von 46 Schiffen, um 3 Schiffe und 20 575 R.-T. zugenommen. Doch befindet sich unter diesen eine grössere Zahl von Seeleichtern, die immer mehr in Aufnahme kommen, und mit denen der Betrieb einerseits bis zur Ems, andererseits durch den Kaiser Wilhelm-Kanal über die ganze Ostsee ausgedehnt wird.

(Hierauf ist der Ankauf der 11 Holten'schen Dampfer (Hansa Seite 315) als erfreulich zu begrüssendes Zeichen erwähnt. Andererseits wird bedauert, dass auf der Friedenskonferenz die »Unantastbarkeit des Privateigenthums« im Seekriege nicht einer eingehenden Besprechung unterzogen worden ist. [Hansa Seite 325.]

Im Verkehr mit französisch Hinter-Indien bereitet das dortige Verfahren zur Verhütung des Opiumschmuggels der Schifffahrt grosse Schwierigkeiten und Gefahren. Nach den bezüglichen Bestimmungen fällt die ausserordentlich hohe Strafe für Opiumschmuggel zur Hälfte der Behörde, zur Hälfte dem Angeber zu, und da diesem Strafflosigkeit zugesichert ist und sein Name geheim gehalten wird, andererseits das Schiff auch dann in Strafe genommen wird, wenn Rheder, Kapitän und Mannschaften Alles in ihrer Macht Stehende gethan haben, um das Anbordbringen von Opium zu verhindern, so hat sich eine Klasse von, meist chinesischen, Denuncianten entwickelt, welche selbst oder durch Helfershelfer entweder in den chinesischen Abgangsbäfen oder auch im Bestimmungshafen Opium an Bord bringen, es dann der Behörde anzeigen und dafür die Hälfte der Strafe erhalten. In 15 bekannt gewordenen Fällen haben deutsche Schiffe in französisch Hinter-Indien 93 000 \$ Strafe zahlen müssen, ungeachtet der hohen Anwalts- und Prozesskosten und sonstiger Verluste durch Anhalten des Schiffes etc.; sogar der von den Kapitänen in einzelnen Fällen geführte Nachweis, dass sie bei Ankunft des Schiffes auch die Stelle, an denen später das Opium entdeckt wurde, sorgfältig untersucht hatten, ohne etwas Verdächtiges zu finden, dass also das Opium erst später dorthin geschafft sein musste, hat sie nicht von der Strafe befreien können. Die von der Reichsregierung deswegen bei der französischen Regierung erhobenen Vorstellungen sind leider bisher vergeblich gewesen. Es ist aber zu hoffen, dass es durch neue Vorstellungen gelingt, ein

Verfahren zu beseitigen, welches die Schifffahrt aufs Schwerste schädigt und aller Gerechtigkeit Hohn spricht.

(Hinsichtlich des Tarifs im Kaiser Wilhelm-Kanal findet Erwähnung, dass der Reichstag die Frist, nach der auf dem Verordnungswege der Tarif festgesetzt werden soll, angenommen hat. Der Vorstand glaubt annehmen zu dürfen, dass einstweilen eine Aenderung des Tarifs nicht in Aussicht genommen wird. [S. Hansa Seite 215 und 277.]

Mit dem 1. Januar 1900 treten das Bürgerliche Gesetzbuch und das neue Handelsgesetzbuch in Kraft. Wenngleich der das Seerecht behandelnde Theil des letzteren mit wenigen Ausnahmen nur redaktionelle Aenderungen erfahren hat, indem seine materielle Revision späterer Zeit vorbehalten worden ist, so sind doch manche mit dem Seerecht in Verbindung stehende Gesetze umgearbeitet worden, oder befinden sich in der Umarbeitung. Das Letztere gilt namentlich von der **Seemanns-Ordnung**. Ein Vertreter unseres Vereins hat im Juli v. J. an einer Kommission des Deutschen Nautischen Vereins theilgenommen, in welcher unter Mitwirkung des Herrn Referenten im Reichsamte des Innern die Wünsche der beteiligten Kreise nochmals übergeprüft und zusammengestellt worden sind. Voraussichtlich wird der Entwurf, von dem anzunehmen ist, dass er diesen Beschlüssen im Wesentlichen entsprechen wird, dem Reichstage in diesem Herbst zugehen.

Zum Heimkehrungsgesetz haben wir dem Vorschlage, die Verpflichtung unter gewissen, den Interessen des befördernden Schiffes Rechnung tragenden Bedingungen auch auf **straffällige Seelente** auszudehnen, zugestimmt, dabei aber nochmals als eine unbedingte Forderung der Gerechtigkeit betont, dass dem zurückbefördernden Rheder gegen den nach der Seemannsordnung zur Zurückbeförderung des Seemanns verpflichteten ein Anspruch auf den Unterschied zwischen der im Gesetze festgesetzten niedrigen Vergütung und dem gewöhnlichen Ueberfahrtspreise für Personen gleicher Stellung eingeräumt werden müsse. Irgendwelche Gründe gegen diese Forderung sind uns aus den bisherigen Erörterungen nicht bekannt geworden, denn der Einwand, dass die Zurückbeförderungs-Last meistens grosse Dampferlinien treffe, während die auf Grund der Seemannsordnung zur Zurückbeförderung Verpflichteten vielfach kleine Rheder seien, für welche der fragliche Betrag eine grössere Rolle spiele, kann als Grund schwerlich gelten. Trotzdem scheint keine Neigung zu bestehen, diesem berechtigten Wunsche zu entsprechen.

(Bezüglich **Flaggengesetz und Heimathshafen** findet Erwähnung, dass der Vorschlag des Vortreters auf dem Deutschen Nautischen Verein dem Rheder die Wahl des Registerhafens frei zu stellen, später vom Reichstage angenommen sei. [Hansa S. 235.]

Unserem Ersuchen entsprechend, hat die **Handelskammer** im Januar dieses Jahres ein **Regulativ für das hier zu bildende Schiedsgericht für Collisionssachen** erlassen und eine **Jahresliste von Kaufleuten und Nautikern** veröffentlicht, aus denen die Beisitzer für den einzelnen Fall entnommen werden, während als Vorsitzender von ihr jeweilig ein Jurist gewählt wird. Es sind bereits zwei Fälle durch dieses Schiedsgericht erledigt worden, in denen sich die Einrichtung als zweckmässig bewährt hat. Die Unmöglichkeit, die Zeugen vor dem Schiedsgericht zu beedigen, ist nicht als ein Mangel empfunden worden. Die Zeugen sind bei Beginn der Vernehmung darauf aufmerksam gemacht worden, dass sie ihre Aussagen eventuell nachträglich vor Gericht zu beedigen haben würden, doch ist dies, da keine Veranlassung hierzu vorlag, bisher nicht geschehen. In einem Falle konnte durch Beschleunigung des Verfahrens die Vernehmung der nach wenigen Tagen wieder auf lange Reisen gehenden Zeugen bewirkt werden, was bei einem gerichtlichen Verfahren schwerlich, oder erst nach langer Zeit, zu ermöglichen gewesen sein würde.

Die **Hamburg-Amerika Linie** hatte die Handelskammer um Begutachtung ihrer der Genehmigung des Reichskanzlers bedürftigen **Konnossements-Formulare** für ihre Reichs-Postdampfer-Linie ersucht. Von der Handelskammer hierum befragt, haben wir, um die Anrufung des Schiedsgerichts zu erleichtern, empfohlen, eine **Klausel** aufzunehmen, durch welche die **Verlader die Rheder ermächtigen, Streitigkeiten aus Kollisionen schiedsgerichtlicher Entscheidung zu unterbreiten**.

Die Frage des **Ruderkommandos** ist auch in diesem Jahre wieder auf dem Nautischen Vereinstage zur Sprache gekommen. Nachdem im vorigen Jahre der Antrag »Steuerbord« und »Backbord« allgemein in dem Sinne der Kaiserlichen Marine anzuwenden, abgelehnt worden war, wurde in diesem Jahre beantragt, von Reichswegen die Anwendung entweder der Kommandos »Steuerbord« und »Backbord« im Sinne der Kaiserlichen Marine, oder der Kommandos »rechts« und »links« vorzuschreiben. Aber auch dieser Antrag wurde mit erheblicher Mehrheit abgelehnt. Leider ist dem Beschlusse des ausserordentlichen Vereinstages von 1891, welcher die Einführung der Kommandos »rechts« und »links« empfahl, bisher fast nur von der Hamburg-Amerika Linie und dem Norddeutschen Lloyd entsprochen worden. Die allgemeine Annahme dieser Kommandos würde die angemessenste Lösung der nun schon so lange schwebenden, nicht unwichtigen Frage sein. Wir empfehlen daher unseren Mitgliedern wiederholt, ihre Kapitäne in diesem Sinne anweisen zu wollen.

Einen fernerer Berathungs-Gegenstand auf dem Nautischen Vereinstage bildeten die **Schiffer- und Maschinisten-Prüfungen**. Für letztere war eine Aenderung der geltenden Bestimmungen dahin beantragt worden, dass in allen höheren Klassen die Zulassung zur Prüfung von einem längeren Dienst als **Maschinist** der vorhergehenden Klasse abhängig gemacht werden soll. Wir sind dagegen der Ansicht, dass die bisherige Trennung der beiden oberen Klassen von den beiden unteren aufrecht erhalten werden muss. Die Leitung der grossen und complicirten Maschinen auf den grossen Ozeandampfern und die Stellung der leitenden Maschinisten auf diesen Dampfern erfordert so viel eingehendere theoretische Kenntnisse und Erfahrungen im Maschinenfach und eine höhere allgemeine Bildung, als die Leitung der kleineren Maschinen, dass die Befähigung zur Stellung des Maschinisten I. und II. Klasse nicht einfach durch längere Dienstzeit als Maschinist III. Klasse erworben werden kann. In den praktischen Kreisen bricht sich die Ansicht mehr und mehr Bahn, dass nach den angegebenen Richtungen die Anforderungen an die höheren Maschinisten gesteigert werden. (Wir werden dieses Thema in einer der nächsten Nummern auf das Eingehendste behandeln. D. R.) Diesem Bedürfnisse Rechnung zu tragen lässt sich die hiesige Gewerbeschule in ihrem Maschinistenkursus angelegen sein, und nach Aussage Sachverständiger leistet sie hierin, wie auch in dem Schiffsbaukursus, sehr Anerkennenswerthes. Wünschenswerth wäre allerdings, dass hier noch eine höhere Lehranstalt für praktischen Schiffs- und Schiffs-Maschinenbau, speziell für Kauffahrteischiffe, begründet würde. In Deutschland mangelt es zur Zeit an einer solchen Anstalt, da die technische Hochschule zu Charlottenburg vorwiegend die Kriegsmarine berücksichtigt. Zweifellos würde Hamburg, das Lehrenden und Lernenden die werthvolle fortwährende Fühlung mit der Praxis bietet, für eine derartige Anstalt besonders günstige Bedingungen bieten.

Die Technische Kommission für Seeschifffahrt hat sich mit der Frage beschäftigt, ob Vorschriften über die **Zahl** der auf den Kauffahrteischiffen zu führenden **Mannschaften** zu erlassen seien. Wir können von derartigen Reglementirungen, für die ein Bedürfniss nicht vorliegt, zumal in einer Frage, die sich, wie der englische Versuch zeigt, für behördliche Festsetzungen so wenig eignet, nur dringend abrathen.



(Nächstem wird das Desertionswesen in Portland eingehend besprochen. (Hansa Seite 87 und 327.)

Die Hoffnung, dass die Heuerstelle (Heuerbureau Hamburger Rheder) auf die Abnahme der Desertionen überhaupt, und insbesondere auf die Desertionen im hiesigen Hafen einen wesentlichen Einfluss ausüben werde, hat sich leider noch nicht verwirklicht. Von im Monat durchschnittlich durch die Heuerstelle angemusterten 1050 Seeleuten haben sich durchschnittlich 13 nicht an Bord eingefunden, also etwa 12 per Mille gegen 15 per Mille in der ersten Zeit nach Errichtung der Stelle. Diese geringe Wirkung ist offenbar darauf zurückzuführen, dass ein Theil der Rhedereien sich der Heuerstelle noch immer nicht angeschlossen hat, so dass die Kontrolle über die Seeleute noch eine mangelhafte ist. Zu wünschen wäre, dass, wenn diese Rhedereien sich nicht entschlossen können, ihre Heuerbaase fallen zu lassen, sie diese mindestens verpflichten, mit der Heuerstelle Hand in Hand zu arbeiten, wie es seitens der privaten Heuerstellen der Hamburg-Amerika Linie und der Firma Rob. M. Sloman & Co. geschieht, und Leuten, die sich ihren vertragsmässig übernommenen Verpflichtungen in dieser Weise entzogen haben, keine Heuer zu verschaffen. Der Kassenumsatz der Heuerstelle hat sich von durchschnittlich 120 000 M. in den ersten 8 Monaten ihres Bestehens auf durchschnittlich 231 000 M. in der Zeit vom Juni vorigen Jahres gehoben, und im letzten Monate 377 272 M. betragen. Zu dieser Steigerung hat wesentlich der Umstand beigetragen, dass neuerdings manche der grösseren Rhedereien dazu übergegangen sind, ihre Mannschaften in Jahresheuer anzunehmen, wobei denn nach jeder Reise den Leuten durch die Heuerstelle die bis dahin verdiente Heuer als Vorschuss ausgezahlt wird. Die Geschäftsführung lässt sich die thunlichste Berücksichtigung der Wünsche der Rheder und strenge Unparteilichkeit gegenüber den Seeleuten angelegen sein. Ein Angestellter, welcher von stellesuchenden Leuten Gratifikationen angenommen hatte, ist sofort entlassen worden. Die Heuerstelle erfreut sich denn auch der Anerkennung der Seeleute. Dass freilich in dem, von socialdemokratischen Tendenzen beeinflussten Seemannsverein fortgesetzt Klagen gegen sie erhoben werden, war vorauszusehen; sie charakterisiren sich durch das Verlangen, dass die Seeleute an der Verwaltung betheiligt werden sollten. Welchen Nutzen die Heuerstelle den Seeleuten schon durch die Ermässigung der Heuergebühren leistet, geht daraus hervor, dass in dem ersten Geschäftsjahr vom 1. November 1897 bis 31. Dezember 1898 die Verwaltungskosten 32 959 M. betragen haben, von denen nur 23 917 M. durch die Gebühren der 11 295 angeheuerten Seeleute gedeckt worden sind, so dass 11 032 M. von den Rhedern haben beigesteuert werden müssen. Selbstverständlich ist der Unterschied zwischen den früher und jetzt von den Seeleuten gezahlten Gebühren sehr viel grösser, als diese Summe.

(Die von Rhedern und Seeleuten eingebrachte **Wittwen- und Waisenversorgung**, welche der Reichstag bestätigt hat, wird mit grosser Befriedigung erwähnt. (Hansa Seite 87, 90, 201 und 290.))

Ein vorübergehend an Bord eines im Hafen liegenden Schiffes beschäftigter Maschinist hatte einen Unfall erlitten. Die See-Berufsgenossenschaft hatte auf Grund des Gesetzes seinen **Entschädigungsanspruch** abgewiesen, da er nicht bei ihr versichert sei, und das Reichs-Versicherungsamt hat ihre Entscheidung bestätigt. In dieser Veranlassung hat der Seemannsverein sich an uns mit der Bitte gewandt, auf eine anderweitige Regelung hinzuwirken, nach der auch die vorübergehend an Bord Beschäftigten unter die Unfallversicherung der Seeleute fallen. Wir sind der Ansicht, dass in Fällen wie dem vorliegenden das Verlangen offenbar der Billigkeit ent-

spricht, und halten es auch nicht für ausgeschlossen, bei wohlwollender Auslegung des Unfallversicherungsgesetzes und der Seemanns-Ordnung den Kreis der Versicherten weiter zu ziehen, als es in diesem Falle die Berufsgenossenschaft und das Reichs-Versicherungsamt gethan haben. In diesem Sinne haben wir eine eingehend begründete Eingabe an die See-Berufsgenossenschaft gerichtet; ihr Vorstand hat nach dem der Genossenschaftsversammlung erstatteten Berichte unseren Vorschlag in wohlwollende Erwägung genommen, eine Entscheidung aber noch nicht treffen können, da die Tragweite eines dahingehenden Beschlusses erst näherer Prüfung bedürfe.

Seit unserem letzten Berichte sind je zwei grosse **Quaischuppen** am O'Swaldquai und am Amerikaquai, ferner ein Schuppen am Versmannsquai und der provisorische Fruchtschuppen am Hansahöft fertiggestellt und in Betrieb genommen worden. Ein Schuppen am Segelschiffsquai und einer am O'Swaldquai sind in Bau. Die Arbeiten an dem Seeschiffshafen auf Kuhwärder und dem zweiten, inzwischen beschlossenen dortigen Hafeneinschnitt, der für die Hamburg-Amerika Linie bestimmt ist, werden eifrig gefördert. Bis zu ihrer Fortstellung werden aber die im Bau begriffenen Schuppenbauten bei der fortgesetzten raschen Zunahme des Hafenverkehrs — sie betrug im vorigen Jahre 1350 Schiffe Schiffe und 647 000 T., und in den ersten 5 Monaten dieses Jahres bereits wieder 275 Schiffe und 217 000 T. — dem Verkehr nicht genügen. Es sollte daher unverzüglich mit der Erbauung von Schuppen am Australiaquai vorgegangen werden, womit die Benutzung dieses Quais für den Freiladeverkehr — soweit derselbe nicht neben dem Kohlenverkehr am Afrikaquai erledigt werden kann — nicht ausgeschlossen wird. Ferner sollte, wie wir bereits im vorigen Jahre befürwortet haben, das Bremer Ufer mit Quaimauern eingefasst werden, um auch dort in nicht zu langer Zeit Schuppen herstellen zu können. Die Entlastung, welche die Inbetriebnahme der beiden grossen Kuhwärderhäfen bringen wird, wird nur von kurzer Dauer sein. Es ist daher dankenswerth, dass bereits Pläne ausgearbeitet und der Berathung unterstellt sind, wie sich das südliche Freihafengebiet noch weiter für den Schiffsverkehr ausnutzen lässt, um möglichst lange die Verlegung der Häfen am Köhlbrand hinaus hintanhalten zu können. Diese Pläne beziehen sich hauptsächlich auf die Ausnutzung der Fläche südlich vom Veddelkanal und die Verbindung des dort zu schaffenden grossen Oberländerhafens mit den Peute-Kanälen und der Oberelbe, eine Verbindung, die unseres Erachtens zur Entlastung des Hafens vom Flussschiffsverkehr baldmöglichst in Angriff genommen werden sollte.

## Abschaffung der Haftung der Rheder für Collisionsschäden.

Dem Hamburger Schiedsgericht für Collisionssachen, einer bekanntlich noch jungen Einrichtung, ist durch die obigen Titel führende Schrift des Secretärs der Hamburger Handelskammer, Herrn Dr. Gütschow, in einer Weise die Wege zur weiteren Entfaltung geebnet, wie sie wirkungsvoller und nicht minder klarer und verständlicher hätte kaum geschehen können. Wir sind überzeugt, dass nach Einsicht in den Artikel alle etwa vorhandenen Vorurtheile und Bedenken gegen die Zweckmässigkeit des Schiedsgerichts, sowie überhaupt gegen derartige Institutionen, wegfallen müssen. Der von Dr. Gütschow vertretene Standpunkt, den Rheder von der Haftung für ein nautisches Verschulden seiner Angestellten zu entbinden, entspricht, angesichts des stetig wachsenden internationalen Seeverkehrs absolut den bestehenden Verhältnissen, ist also modern und zeitgemäss.

Wir nahmen bereits in No. 26 Gelegenheit die Angriffe des englischen Blattes »Fairplay« auf das Hamburger Schieds-

gericht bezw. auf seinen ersten Urtheilsspruch zurückzuweisen. »Fairplay« konnte oder wollte es bekanntlich nicht verstehen, dass man einem stillliegenden Schiff, das von einem fahrenden angerannt wurde, die Kosten des eigenen Schadens aufbürdete. Um unseren Standpunkt klarzustellen, bedienten wir uns damals der Worte Herrn F. Laosz, die der Hamburger Rheder den Anfeindungen jenes Organes entgegengestellt hatte. Herr Dr. Gütschow hat nun, ohne in einer Weise auf den in Rede stehenden Fall Bezug zu nehmen, doch die Argumente »Fairplay's« vollkommen widerlegt. Nachdem er an einem speciellen Collisionssfall, dessen endgültige Regelung hinsichtlich der Feststellung des Schadenersatzes durch ordentliche Gerichte zwei Jahre dauerte und die anfänglichen Kosten des Schadens verdoppelte, den Nachtheil langwieriger Prozesse für beide Parteien nachgewiesen hatte, heisst es:

»Soll denn aber der ohne sein Zuthun Angerannte nun keinerlei Ersatz seines Schadens erhalten? — Die materielle Tragweite der vorgeschlagenen Aenderung würde keineswegs eine so grosse sein, wie es auf den ersten Blick erscheint. Denn durch die Versicherung wird der Schaden von dem zunächst Betroffenen auf den Versicherer übertragen. Die Versicherung jeglichen See-Risikos ist aber heutzutage so allgemein gebräuchlich, dass es als eine Verabsäumung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns anzusehen ist, wenn Jemand die Versicherung unterlässt, sofern er nicht gleichzeitig so viele Werthe getreant der Seegefahr aussetzt, dass es für ihn vortheilhafter ist, das Risiko selbst zu tragen. In diesem Falle ist er aber wirtschaftlich und nach der Anschauung des Verkehrs zugleich Versicherer, wie denn auch die Rhedereien, welche ihre Schiffe ganz oder zum Theil unversichert lassen, diese Selbstversicherung als einen gesonderten Zweig ihres Geschäfts behandeln und sich selbst die Prämien berechnen, die sie sonst anderen Versicherern zahlen müssten.

So handelt es sich also in Wirklichkeit nur darum, ob der eine oder der andere Versicherer den Schaden zu zahlen hat. Für die Versicherer unter einander macht es aber nichts aus, ob für den durch eine Collision verursachten Schaden das schuldige Schiff zum Ersatz herangezogen werden kann oder nicht. Die Gefahr, dass ein Versicherer zum Ersatz des durch eine Collision dem von ihm versicherten Schiffe zugefügten Schadens, oder des durch schuldvolles Verhalten dieses Schiffes einem Dritten zugefügten Schadens herangezogen wird, trägt jeder Casco-Versicherer bewusster Maassen und berechnet danach seine Prämie. Es ist ein glücklicher Zufall für ihn, wenn er für den bezahlten Collisionsschaden des von ihm versicherten Schiffes an einem anderen Versicherer Regress nehmen kann, und ein weiterer glücklicher Zufall ist es, wenn dieser Regress von praktischem Werthe ist, was bekanntlich, wenigstens nach kontinentalem Recht — wenn das schuldige Schiff stark beschädigt oder gar gesunken ist — nicht immer der Fall ist. Diese glücklichen Zufälle gleichen sich aber aus. Was dem Einen heute zum Vortheil gereicht, gereicht ihm morgen zum Nachtheil. Abgesehen davon sind bei der Verzweigung des Versicherungsgeschäftes und bei der immer weitergehenden Theilung des Risikos dieselben Versicherer vielfach, sei es direct oder durch Rückversicherungsverträge, an der Versicherung beider Theile theilhaftig.

Bisher ist nur von dem Verhältniss der Rheder und der Casco-Assuradeure unter einander gesprochen worden. Etwas anders liegt die Sache zwischen den Rhedern bezw. ihren Versicherern, weil die Ladung nie der schädigende, sondern nur der geschädigte Theil sein kann. Aber auch hier trifft es zu, dass Ladungs- und Casco-Versicherer vielfach dieselben Personen sind (die meisten Gesellschaften übernehmen Ladungs- und Casco-Versicherungen), und ferner, dass auch die Ladungs-Assuradeure nicht mit einiger Sicherheit auf Ersatz von Collisionsschäden rechnen können. Fast in allen Dampfer- und vielen Segler-Connossementen haben die Rheder sich von der

Haftung für nautisches Verschulden ihrer Angestellten freigezeichnet, und die Ladungsassuradeure haben sich in den Policen mit diesem Zugeständniss ihrer Versicherten an die Rheder, dem jene sich nicht entziehen können, einverstanden erklärt. In Folge dessen haben die Ladungsseigner im Falle von Collisionen keinen Anspruch an ihr eigenes Schiff, auch wenn dieses an dem Zusammenstosse allein oder mitschuldig ist. Es ist daher ein Glückszufall für den Ladungsversicherer, wenn das andere Schiff das Unglück hat, für den allein, oder, wenn auch die Haftung der Ladung gegenüber nach dem Grade des Verschuldens bemessen wird, für den überwiegend schuldigen Theil erkannt wird.

Hierauf schildert der Verfasser, gestützt auf authentisches Material, die seit Jahren gemachten und auch zum Theil erfolgreichen Anstrengungen der Rheder aller Länder gegen solche Gesetzesbestimmungen, in denen der Rheder bei Collisionen selbst für die geringfügigste Schuld seiner Angestellten zum Schadenersatz verpflichtet wird. »Ihren Höhepunkte«, lautet es an einer Stelle, »hat diese Entwicklung gefunden, in dem, neuerdings im deutschen Handelsgesetzbuche, den Rechten einiger fremder Staaten folgend, aufgenommenen Grundsatz, dass bei beiderseitigem Verschulden die Haftung nach dem Grade des Verschuldens zu bemessen ist, ein Grundsatz, den auch das Comité maritime international in seinen bishorigen Berathungen empfohlen hat. Dieser in der Praxis bis aufs Aeusserste ausgebildete Haftung für das geringste nautische Versehen ihrer Angestellten konnten die Rheder schliesslich bei der immer zunehmenden materiellen Tragweite der Haftung nicht mehr ertragen. Deshalb widersetzen sie sich dieser Rechtsentwicklung, soweit es in ihrer Macht lag, durch Aufnahme der fraglichen Klausel (Harter Act) und fanden dafür auch von nicht interessirter Seite Billigung und Unterstützung.«

Und nun zur Schuldfrage der Angestellten. Was ist, was bedeutet Schuld? Man kann wohl sagen, im Durchschnitt wird jeder Schiffer und Steuermann, eingedenk der auf ihm lastenden Verantwortung, stets bemüht sein, seinem Posten, den er nur nach zurückgelegter staatlicher Prüfung versehen darf, nach bestem Können vorzustehen. Passirt ein Unglück, ereignet sich eine Collision durch einen unrichtig, zu früh oder zu spät gegebenen Befehl eines Mannes, dessen physischen und geistigen Kräfte vielleicht seit langen Stunden auf das Schärfste angespannt wurden, dann heisst es: »dem p. p. Schiffer oder Steuermann fehlen die zum Beruf erforderlichen Eigenschaften etc. etc.« Da die Rheder auf Grund unserer geltenden Gesetze natürlich auch für eine solche »Schuld« ihrer Angestellten bei Collisionsfällen mit Schiff und Fracht haftbar sind, äusserst sich der Verfasser auch zur Schuldfrage. Und zwar in folgender, überaus treffender Weise:

»Am grünen Tisch, nach ruhiger stundenlangor Erörterung und Klarstellung aller bezüglichen Verhältnisse, der Bewegungen der beiden Schiffe und der sonst in Betracht kommenden Nebenumstände, ist es nicht schwer festzustellen, welche Manöver ein Kapitän in einem gegebenen Augenblicke hätte ausführen müssen. Anders gestaltet sich die Sache aber in der Praxis, wo der Kapitän unter dem Drucke schwerer Verantwortlichkeit auf Grund seiner oft unsicheren, zu Zweifeln über die wirkliche Sachlage Anlass gebenden Beobachtungen und Eindrücke sofort das entscheidende Kommando geben muss. Da kann auch ein sorgfältiger Kapitän leicht eine Maassregel ergreifen, die nachher als unrichtig erkannt wird, und es ist hart, in solchen Fällen von einem Verschulden zu sprechen und alle daraus sich ergebenden Consequenzen zu ziehen; in Wirklichkeit handelt es sich hier um »Gefahren der See«, wie zutreffend von jeher die besonderen mit der Seefahrt verbundenen Zufälligkeiten bezeichnet sind. Die von Altersher in den englischen Connossementen als Befreiungsgründe neben einander aufgeführten Acts of God (höhere Gewalt) und perils

of the seas sind keine Synonyma, sondern jede dieser Bezeichnungen hat ihre besondere, gerechtfertigte Bedeutung in dem angedeuteten Sinne.

Aber sind denn auch wirklich die Feststellungen, zu denen man nachträglich an grünen Tisch gelangt, in allen Fällen und in allen Einzelheiten zutreffend? Unbetheilte Zeugen sind in den seltensten Fällen vorhanden. Die Aussagen der Betheiligten bieten aber vielfach eine unsichere Grundlage. Es soll garnicht mit der Möglichkeit gerechnet werden, dass sie in den Verklarungen oder vor Gericht wesentlich unrichtige Angaben machen oder absichtlich ihnen ungünstige Thatsachen die der Gegner schwer nachweisen kann, verschweigen. Naturgemäss schildern sie aber den Sachverhalt nach dem, vielleicht unrichtigen, Eindrucke, den sie in dem kritischen Augenblicke gewonnen haben, und dieser Eindruck wird nachträglich in ihren Erwägungen und Gesprächen, in Voraussicht der bevorstehenden Verhandlungen noch weiter befestigt. Jeder, der sich mehr mit Collisionssachen beschäftigt hat, wird wohl häufig das Gefühl dieser Unsicherheit der Grundlagen der Entscheidung gehabt haben. Alle diese practischen Schwierigkeiten der Collisionsprocesse, der Zwiespalt zwischen dem natürlichen Rechtsgefühl und dem positiven Recht, der sich den Richtern aufdrängt, wenn sie wegen geringfügigen nautischen Verschuldens schwerwiegende Urtheile aussprechen müssen, sind so oft erörtert worden, dass es überflüssig ist, hierbei länger zu verweilen. Bezeichnend für die Auffassung der Betheiligten über die Frage des Verschuldens in diesen Fällen ist die Thatsache, dass, soweit bekannt, die zum Schadenersatz verpflichteten Rheder oder Versicherer nie gegen die Kapitäne oder sonstigen Angestellten, welche die Collision verschuldet haben, die ihnen zweifellos zustehenden Regressansprüche geltend gemacht haben, was sie wohl kaum unterlassen hätten, wenn in ihren Augen ein wirkliches, eine Sühne verlangendes Verschulden vorläge, ja, dass die Kapitäne und sonst in Frage kommenden Seeleute als unbetheilte Zeugen behandelt und beeidigt zu werden pflegen. Ist es nun schon in vielen, man kann wohl sagen, in den meisten Fällen zweifelhaft, ob in der That ein anrechenbares Verschulden vorliegt, so widerstrebt es vollends der Billigkeit, dass hierfür der völlig schuldlose Rheder haften soll. Nach unseren modernen Begriffen kann für ein schuldvolles Verhalten, ausser in contractlichen Verhältnissen nur Derjenige haften, der eine Schuld oder Mitschuld trägt. Ganz klar spricht dies das Bürgerliche Gesetzbuch im § 831 aus:

„Wer einen Anderen zu einer Verrichtung bestellt, ist zum Ersatz des Schadens verpflichtet, den der Andere in Ausführung der Verrichtung einem Dritten widerrechtlich zufügt. Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Geschäftsherr bei der Auswahl der bestellten Person und, sofern er Verrichtungen und Geräthschaften zu beschaffen oder die Ausführung der Verrichtung zu leiten hat, bei der Beschaffung oder Leitung die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet, oder, wenn der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde.“

Allerdings ist gegen einen, dem hier befürworteten ähnlichen Vorschlag, den der Assuradeur W. A. Williams in der letzten Jahresversammlung der Liverpool Underwriters Association gemacht hat, in englischen Zeitschriften mit grossem Nachdrucke geltend gemacht worden, dass dadurch die Kapitäne zu sorglosem Fahren verleitet werden würden. Wäre dieser Einwand zutreffend, so muss anerkannt werden, dass er durchschlagend wäre; er trifft aber in keiner Weise zu. Denn nach der heutigen Gesetzgebung aller civilisirten Länder hat nicht allein die absichtliche, sondern auch die fahrlässige Schädigung von Menschen oder Gütern durch Collisionen strafrechtliche Abundung zur Folge. Daneben bestehen die Behörden zur Untersuchung von Seeunfällen, welche dem schuldvollen Kapitän oder Schiffsoffizier die Befugnis zur Ausübung

seines Gewerbes entziehen. Nach wie vor werden die Rheder, auch wenn sie, oder vielmehr ihre Versicherer, nicht mehr für den von ihm verschuldeten Schaden haften, wegen ihres Rufes bei Verladern und Versicherern einen Kapitän oder Stouermann, der fahrlässig eine Collision herbeigeführt hat, selbst wenn ihm vom Seeamt das Patent nicht entzogen ist, nicht länger in ihrem Dienst behalten, und ein solcher bei den Rhedern und seinen Collegen discreditirter Offizier wird schwer eine andere gute Stelle finden. Und endlich bleibt das Damoklesschwert der persönlichen Haftung — die ja nicht beseitigt werden soll — immer noch über dem Kapitän schweben, und für ihn macht es wenig aus, ob sein Vermögen dem Geschädigten einen mehr oder weniger vollen Ersatz bietet; er empfindet nur den Verlust seines Vermögens. Es bleiben also auch nach Annahme des Vorschlages die verschiedensten Gesichtspunkte bestehen, aus denen die Kapitäne, wenn nicht schon das Gefühl der Verantwortlichkeit für die ihnen anvertrauten Menschenleben und Werthe sie dazu veranlassen sollte, die äusserste Sorgfalt aufwenden werden, um Collisionen zu vermeiden. Jedenfalls bietet dieses Alles einem Kapitän, der dessen überhaupt bedarf, einen stärkeren Ansporn zu sorgfältiger Navigation, als der Gedanke, dass für einen von ihm angerichteten Schaden der Versicherer seines Rheders würde aufkommen müssen.

Wir sehen, dass nicht nur, wie eingangs bemerkt wurde, durch die Abhandlung dem Hamburger Schiedsgericht für Collisionssachen ein grosser Dank erwiesen, sondern dass auch, von sehr berufener Seite eine Lanze für den Seemann gebrochen ist. Aus den angeführten Gründen kann man nur wünschen, dass der Aufsatz möglichst Verbreitung unter schiffahrtstreibenden Kreisen finden möge.

## Schiffbau.

Den Veröffentlichungen aus Lloyds Register Shipbuilding entnehmen wir noch nachträglich, dass Ende Juni, also nach Ablauf des ersten Semesters 1899, sich folgende Räume auf den Werften verschiedener Nationen im Bau befand. Die Angaben aus den Jahren 1896, 1897 und 1898 für dieselbe Periode machen als Gegenüberstellung eine bessere Beurtheilung möglich. Es befanden sich im Bau.

	Schiffe	1899	1898	1897	1896
		T.	T.	T.	T.
Oesterreich-Ungarn	4	11900	8150	5760	4250
Belgien	1	4000	3000	1274	1350
Dänemark	13	18860	11190	10305	12585
Frankreich	33	97903	68836	52209	51690
Deutschland	51	200290	90633	101474	112805
Holland	29	30200	24837	24730	13275
Italien	28	72578	33234	19500	11577
Norwegen	29	25925	19170	14698	7181
Schweden	6	2700	880	3053	2022

Total 194 470356 259930 232643 216735

Kriegsschiffbau ist in diesen Zahlen nicht mit einbegriffen. Zu bemerken ist, dass von den 97903 T. in Frankreich allein 53953 Segelschiffsräume repräsentiren. Die gesamte in Construction befindliche Segelschiffsräume auf dem Continent beträgt 70030 T., im Ver. Königreich nur 3482 T., von insgesamt 1386367 T. im Bau.



## Vermischtes.

Das Amtsblatt der freien und Hansestadt Hamburg macht Folgendes bekannt: Zum **Schutze** der in diesem Jahre seitens der Bau-Deputation auszuführenden **Strombau-Arbeiten** auf den Hamburgischen Strecken der Oberelbe, Norderelbe, Süderelbe, des Reiberstieges und der Unterelbe wird hierdurch Folgendes bestimmt: § 1. Die Dampfschiffe und Dampfschleppschiffe dürfen die im Bau begriffenen, am Tage mit einem rothen Ball, bei Nacht mit einem weissen Licht bezeichneten Corrections- und Uferwerke nur in langsamer Fahrt passiren. Die ausgelegten Dampfbugger bezw. die Taucherglocke, welche an der zu passirenden Seite am Tage mit einem rothen Ball, bei Nacht zu beiden Seiten mit einem weissen und an der zu passirenden Seite über demselben mit einem rothen Lichte bezeichnet sind, sind von allen Schiffen nur an der bezeichneten Seite, und zwar von Dampfschiffen und Dampfschleppschiffen nur in langsamer Fahrt zu passiren. § 2. Dampf- und Dampfschleppschiffe dürfen auch die zu den Dampfbuggern gehörenden Fahrzeuge, namentlich die Transportschuten und die mit dem Verholen der Anker und Bojen beschäftigten Baggerboote, sowie die Taucherglocke nur in langsamer Fahrt passiren. § 3. Bei eintretender Gefahr für die bei den Wasserbauwerken oder auf den Baggern und Baggerfahrzeugen, auf der Taucherglocke, sowie in den Transportschuten beschäftigten Mannschaften, sind während der Vorbeifahrt der Dampfschiffe deren Räder oder Schrauben so lange zu hemmen, bis die erregte Wasserbewegung sich hinreichend gelegt hat. § 4. Zuwiderhandlungen der Schiffsführer und Schiffsmannschaften gegen diese Bekanntmachung werden, sofern nach den Strafgesetzen nicht eine höhere Strafe verurteilt ist, mit einer Geldstrafe bis zu  $\mathcal{A}$  30, im Unvermögensfalle mit entsprechender Haftstrafe geahndet werden.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 1. Juli bis 15. Juli 1899 den Kaiser Wilhelm-Kanal 928 Schiffe, darunter 336 Dampfer und 592 Segler. An der Durchfahrt beteiligten sich: 717 deutsche, 97 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 76 holländische, 34 englische, 2 finnische, 1 österreichisches und 1 belgisches Schiff.

**Neue Dampferlinie nach Britisch-Westindien.** Mr. Chamberlain, der Colonialminister, hat dem »West India Committee« auf Anfrage mitgetheilt, dass ein Contract mit der Jamaica Fruit and Produce Association abgeschlossen für die Errichtung einer directen Passagier- und Frachtdampfer-Linie zwischen Jamaica und Grossbritannien und zwar vom Mai 1900 ab. Der Contract läuft für fünf Jahre, die Dampfer sollen 14tägig mit 15 Knoten durchschnittlich zwischen Kingston, Port Antonio und Southampton fahren; eingerichtet werden sie für den Transport von Früchten und sollen Raum für mindestens 20 000 Bündel Bananen haben, sowie Kabinen für 25 Passagiere erster und 12 zweiter Classe. Ausserdem verpflichten sich die Uebernehmer, mindestens sechs Agenten in Jamaica zur Beförderung des Anbaus von Früchten anzustellen, die Hafenanlagen in Kingston und anderen Plätzen zu verbessern und ein oder mehrere Hotels auf der Insel zu bauen. Dafür erhalten sie andererseits eine Subvention von 10 000 £ p. a. resp. 12 000 £, falls der Passagierverkehr mehr Ansprüche stellt. Was den Verkehr zwischen den westindischen Inseln und mit Canada angeht, so wird voraussichtlich alsbald ein Contract mit Unterstützung der Reichsregierung geschlossen zwischen der canadischen Re-

gierung und der Firma Pickford und Blach. Diese sollen alsdann zunächst für 5 Jahre von 1900 ab einen vierzehntägigen Betrieb von Halifax und St. Johns abwechselnd nach Trinidad und Britisch-Guiana bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 10 Knoten unterhalten, die Dampfer laufen abwechselnd über Bermuda, St. Kitts, Antigua, Montserrat, Dominica, St. Lucia, Barbados, St. Vincent, Grenada, Tobago nach Barbados, Trinidad und Britisch-Guiana. Für die dritte von der West-India-Royal-Commission empfohlene Frachtdampferlinie von Dominica und St. Vincent nach den Vereinigten Staaten oder Canada ist noch keine Entscheidung getroffen. Die Errichtung der Linie geschieht vornehmlich im Interesse der westindischen Inseln.

**Oesterreichische Handelsmarine.** Nach einer langwierigen und schweren Krise, die sie ganz zu vernichten drohte, geht die österreichische Handelsmarine dank den Regierungsmaassnahmen zu ihren Gunsten und dem wieder lebhafter pulsirenden Unternehmungsgeist in den österreichischen Küstengebieten einem langsamen, aber stetig fortschreitenden Aufschwung entgegen. Gegenwärtig sind abermals zwei werthvolle Neuanschaffungen von Dampfern zu verzeichnen, um welche die nationale Handelsflotte bereichert wird. Die Lussignaner Rhederfirma Eredi di Cav. Gerolovich & Comp., an welcher auch inländisches Kapital hervorragend theilhaftig ist, hat bei der Firma Russel & Co. in Port-Glasgow einen neuen Dampfer mit einem Displacement von 4450 Tonnen erworben, der den Namen »Quarnero« erhalten und der Rhederfirma im October dieses Jahres übergeben wird. Diese Gesellschaft besitzt nun fünf Dampfer mit einem Gehalt von zusammen ca. 20 000 Tonnen und behauptet mit diesem Bestande gegenwärtig in der österreichischen Handelsmarine die erste Stelle nach dem Oesterreichischen Lloyd. Ferner hat die Firma Eredi di Matteo Prensida in Lussin einen neuen Dampfer von 4350 Tonnen in Glasgow in Bestellung gegeben. Es ist erfreulich, dass Lussin an dem Aufschwunge so lebhaft participirt, weil dies die Gewähr bietet, dass die als ausserordentlich tüchtige Seeleute geschätzten Insulaner allmählich wieder in der Heimath ihrem Berufe werden nachgehen können, während sie noch bis vor wenigen Jahren zu massenhafter Auswanderung gezwungen waren. Mit der Erhaltung dieses Elements gewinnt aber auch die österreichische Wehrkraft zur See.

**Untersuchungen auf Farbenblindheit.** Bei den insgesamt 846 amtlichen Untersuchungen auf Farbenblindheit, welche während des Jahres 1898 in Deutschland theils bei den Seemannsämtern, den Navigationsschulen und -Vorschulen seitens der Musterungsbehörden und bei den Untersuchungsstellen zu Bremen und Bremerhaven als Erstuntersuchungen, theils bei den dafür eingerichteten Untersuchungskommissionen oder bei Musterungskommissionen als zweite Untersuchungen vorgenommen sind, wurden von 844 zum ersten Male untersuchten Seeleuten 9 (1,07 pCt.) vollständig farbenblind, 8 (0,95 pCt.) grünblind befunden; 97,98 pCt. waren nicht farbenblind. Von 7 zum zweiten Male Untersuchten wurde 1 grünblind und 1 vollständig farbenblind befunden; in 5 Fällen war der erste Befund von Farbenblindheit nicht zu bestätigen. Bei Berücksichtigung dieser Nachprüfungen waren unter 846 Untersuchungen 6 (0,71 pCt.) grünblind und 8 (0,95 pCt.) vollständig farbenblind.

**Der Jahresbericht der Compagnie Générale Transatlantique** besagt, dass die Einnahmen der Rhederei 47047578 Fr. (46007968 im Vorjahr), die Ausgaben 41013709 (39625822 im Vorjahr) betrugen. Zu Abschreibungen sind 5086000 Fr. verwandt, 60000 Fr. sind dem Reservefonds einverleibt und 3% Dividende gezahlt.

**Englische Seerechtsprechung.** Der britische Dampfer »Edenbridge«, Eigenthum der Temperley S. N. Co., mit einer Ladung lebenden Viehs, sprang auf der Reise vom La Plata nach Deptford leck und musste, um Schiff, Fracht und Ladung zu retten, einen brasilianischen Hafen anlaufen. Nach der Charter war dem Schiff das Anlaufen eines brasilianischen Hafens untersagt, weil die britische Regierung das Ausschiffen fremder Thiere in einem britischen Hafen verboten hat, sofern ein brasilianischer Hafen berührt war. In Folge dessen segelte, nach vorheriger Anfrage bei der Rhederei, der Kapitän nach Antwerpen. Und weil dort die Viehpreise niedriger als in einem englischen Hafen waren, erlitt die Anglo-Argentine Live Stock Co., die Eigenthümerin der lebenden Thiere, Verlust, welchen sie von der Rhederei ersetzt haben wollte. Der Richter, Mr. Bigham, dem die Beurtheilung dieses Falles oblag, entschied zu Gunsten der Rhederei, und betrachtete die Leckage und das aus dieser folgende Anlaufen des brasilianischen Hafens als eine »Havarie gross«.

Der **grosse russische Kanal**, der die Ostsee mit dem Schwarzen Meere verbinden soll, wird vom Riga'schen Meerbusen mit Benutzung der Flüsse Düna, Borešina und Dnjepr nach Cherson führen. Die Länge wird 1600 Kilometer betragen, die mittlere Tiefe 28 Fuss, die Kosten werden auf 400 Millionen Mark geschätzt, also auf 100 Millionen Mark weniger als für den Bau des Nicaragua-Kanals veranschlagt worden sind. Der Bau des Kanals soll ungefähr 5 Jahre in Anspruch nehmen. Der Kanal soll in erster Linie militärischen Zwecken dienen, wird aber auch für Russlands Handel von grosser Bedeutung sein. Die Gesamtstrecke wird mittels Dampfers in 6 Tagen zurückgelegt werden. Die Baukosten sind verhältnissmässig nicht hoch; sie würden viel bedeutender sein, wenn die Natur nicht zu Hülfe gekommen wäre. Nur der 8. Theil der ganzen Strecke muss neu gegraben werden, im Uebrigen bilden die Flüsse die Verbindung, und ist es nur erforderlich, deren Bett stellenweise zu reguliren und zu vertiefen. 2 Schleusen müssen gebaut werden. Die grössten Schwierigkeiten bieten sich an 2 Punkten des Dnjeprlaufs und zwar dort, wo die Sümpfe sich befinden und zwischen Tchernoslaw und Alexandrowsk, wo das Gefälle sehr stark ist; erstere Stadt liegt 150, letztere nur 49 Fuss über dem Meeresspiegel. Das wird jedoch, die Ausführung des Werkes nicht verhindern können.

### Kleine Mittheilungen.

Bisher war auch den nicht zur japanischen Kriegsmarine gehörigen Schiffen, mit Rücksicht darauf, dass es an geeigneten privaten Docks und ähnlichen Einrichtungen fehlte, auf Ersuchen gestattet worden, die Werften der staatlichen Marine-Arsenals für Reparaturen in Anspruch zu nehmen. Da aber mittlerweile die privaten Docks und Werften in Japan sich genügend entwickelt haben, hält es die Regierung nicht für nothwendig, diese Erlaubniss auch fernerhin zu ertheilen. Es wird daher solchen Fahrzeugen, die nicht zur japanischen Marine gehören, nur in Ausnahmefällen gestattet sein, die

Werften der Marine-Arsenals, zwecks Docken oder Reparatur zu benutzen.

### Vereinsnachrichten.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 13. d. Mts. abgehaltenen ausserordentlichen General-Versammlung, welche unter Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurden zunächst 4 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen waren zu verzeichnen: Segelhandbuch des Englischen Kanals, 1. Theil, nebst Begleitschreiben von der Kaiserl. Seewarte, hier; der Jahresbericht des Vereins Hamburger Rheder; ein Schreiben von der Sociedad cosmopolita de capitanes Valparaiso. Zuschriften von Mitgliedern von Valparaiso, Cilli, Bremen, Papenburg und hier; eine Zeitschrift von der Deputation für Handel und Schiffahrt, betr. ein früheres Vereinsmitglied; die Austrittserklärung eines Herrn. Verlesen und besprochen wurden hierauf zwei Artikel der »Neuen Hamburger Zeitung«, von denen der Letztere sich mit der Anmusterung der »Potosi« in Altona beschäftigt. Nachdem die Umstände, welche den Anlass zu der dortigen Musterung gegeben hatten, bekannt gegeben waren, wurde namentlich über die Frage verhandelt, ob sich irgend welche Vortheile für die Rhederei aus einer Musterung in Altona gegenüber einer solchen in Hamburg ergeben könnten. Beabsichtigt wird, hierüber nähere Erkundigungen einzuziehen. Verlesen und besprochen wurden dann noch einige Artikel betr. das Heuerbaaswesen in Portland-Oregon und die See-Unfallversicherung, namentlich in Hinblick auf die, nach erfolgter Ankunft und Abmusterung im Hamburger Hafen, in Tagelohn arbeitenden Seelute, zu deren Schutz weitere gesetzliche Bestimmungen für unerlässlich erachtet wurden. Hierauf wurde durch Versammlungsbeschluss der Wittve eines Mitgliedes das erbetene Wittwengeld bewilligt und sodann über die geplante Namensänderung des Vereins verhandelt. Vom Verwaltungsrathe und Vorsitzenden wurde hierzu ausgeführt, dass sich unter den Mitgliedern des Vereins zur Zeit schon etwa 100 active Kapitäne befänden, deren Zahl sich noch immer vergrössere; die Vereinsleitung macht somit den Vorschlag, den jetzigen Namen in »Verein deutscher Schiffs-Kapitäne und -Officiere, Hamburg« abzuändern und damit gleichzeitig anzudeuten, dass der Verein die Interessen seiner sämmtlichen Mitglieder, nicht nur die der Steuerleute, sondern auch die der Kapitäne zu vertreten und zu wahren beabsichtige. Ein endgültiger Beschluss hierüber wurde jedoch nicht gefasst, da der vorgerückten Zeit halber die Angelegenheit nicht genügend durchgesprochen werden konnte, es wurde vielmehr beschlossen, am nächsten Donnerstag zur Erledigung der Tagesordnung nochmals eine ausserordentliche General-Versammlung einzuberufen. Hierauf wurden noch einige interne Angelegenheiten besprochen und dann die Versammlung geschlossen.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 30.

Hamburg, den 29. Juli.

XXXVI. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Brauchen wir eine Nautische Hochschule. — Die Ortsbestimmungsmethode von Marcq St. Hilaire für den Seegebrauch. (Schluss.) — Der St. Lorenz und Montreal. — Hafenordnung für Tsintau. — Japanisches Hafenabgabengesetz. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Sprechsaal.

### Auf dem Ausguck.

Die ständig wachsenden Grössenverhältnisse der Dampfer geben der »S. G.« auf Grund der letzten Veröffentlichung von »Lloyds Register« Veranlassung, in den Handelsmarinen verschiedener Länder nach den Oceanriesen Umschau zu halten. Das Ergebniss, so zufriedenstellend es für England auch ist, wird negativer Natur, sobald die deutsche Handelsmarine bezw. deren grösste Dampfer vergleichsweise mit in Betracht gezogen werden. Die englische Zeitung ist, wie die folgenden Worte lehren, aufrichtig genug Das anzuerkennen. Vor einem Jahre verfügte Grossbritannien nur über sechs Dampfer über 10 000 T., mit der Lucania und Campania zu je 12 950 T. an der Spitze; in diesem Jahre sind drei hinzugekommen: Oceanic 17 000, Afric 11 816 und Medic 11 850 T. Dieser Zuwachs, obgleich sehr erfreulich, schrumpft zusammen, wenn wir uns nach Deutschland wenden. Im Jahre 1897/98 gab es in der deutschen Handelsflotte zehn Dampfer über 10 000 T., im Laufe des Berichtsjahres sind aus zehn neunzehn geworden. (Hierbei muss bemerkt werden, dass die »S. G.« die noch im Bau begriffenen Schiffe mitzählt.) Der grösste, der »Deutschland« misst 15 500 T., ihm folgen »Kaiser Wilhelm der Grosse« (14 349), »Patricia« (13 000), »Graf Waldersee« (12 830), »Grosser

Kurfürst« (12 500), »Belgia« 11 100), »Main« (10 300), »Batavia« (10 200), »Belgravia« (10 200), »Rhein« (10 200). Und von den genannten Schiffen ist nur »Belgia« ein Erzeugniss britischer Schiffsbauindustrie; die übrigen sind auf deutschen Werften gebaut. Während wir also hinsichtlich der grössten Schiffe von Deutschland vollständig geschlagen sind, dürfte es interessiren, wie in geschehener Weise, auch die sog. mittelgrossen Schiffe zwischen 7 bis 10 000 T. denselben Betrachtungen zu unterziehen. Voriges Jahr, schreibt die »S. G.«, hatten wir 37 solcher Dampfer, dieses Jahr sind es 47. Deutschland besass vor einem Jahre nur zwei, »Auguste Victoria« und »Fürst Bismark«, heute führen 12 Schiffe von erwähnter Grösse die deutsche Flagge. Relativ sind uns also die Deutschen auch in dieser Schiffsgrösse überlegen. Der teutonische Vetter hat es wahrlich schnell verstanden sich von uns unabhängig zu machen. — Nach diesem resignirten Seufzer constatirt das englische Blatt, dass die Ver. Staaten nur vier, Holland nur einen Dampfer über 10 000 T. besitzen, die übrigen maritimen Staaten gar keine. Frankreichs grösstes Schiff »Touraine« misst 8 242 T., Russlands »Moskau« 7 267 T., Japans »Wakasa Maru« 6 266 T., Belgiens 6 409 T., Oesterreichs 5 900 T., Dänemarks 5 300 T. und Norwegens grösster Dampfer hat 4 445 T. Raumgehalt.



Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg hatte Gelegenheit am 26. Juli ein seltenes Fest zu feiern. Eines seiner Mitglieder, Herr Capitän Woitschewsky, durfte an jenem Tage auf eine zehnjährige Thätigkeit als erster Vorsitzender zurückblicken. Angesichts der Verdienste, die sich Herr Woitschewsky um den Verein und seine Entwicklung erworben hat, fand die Anregung, dem allseits verehrten Vorsitzenden namens des Vereins eine Dankadresse zu widmen, ungetheilte Zustimmung im Kreise der Mitglieder. Dass diese Aufmerksamkeit nicht unverdient war, weiss ein Jeder, der die Geschichte des Seeschiffvereins während des letzten Decenniums verfolgt hat. An dem Zustandekommen aller irgendwie nennenswerthen Ereignisse war der Gefeierte entweder mehr oder minder hervorragend betheiligt oder durfte auf das Recht, die Initiative ergriffen zu haben, Anspruch machen. Im Rahmen einer kurzen Abhandlung, wie dieser, können natürlich nicht alle Ereignisse aufgezählt werden, auf die Herr Woitschewsky ein unbestreitbares Recht als Urheber hat. Wir greifen deshalb nur eins heraus — allerdings das bedeutsamste — die Vereinigung aller deutschen Seeschiffvereine zu einem Verband. Fraglos ist das Zustandekommen dieser für den Stand der deutschen Seeschiffer hochwichtigen Vereinigung in ganz hervorragendem Maasse das Werk des Jubilars. Auf den Einfluss über den der Verband Deutscher Seeschiffvereine verfügt, braucht in dieser Zeitschrift wohl nicht näher eingegangen zu werden. Unsere Leser wissen, dass das Interesse für den Verband nicht nur in den Kreisen praktischer Seeleute fortlebt und wenn auch langsam, so doch stetig wächst, sie wissen auch, dass unsere hohen Reichsbehörden, das Reichsmarineamt, das Reichsamt des Innern, das Reichsversicherungsamt etc. jeden Verbandstag durch Vertreter beschicken. Aber Zweck dieser Zeilen ist nicht, die Wichtigkeit des Verbandes Deutscher Seeschiffer hervorzuheben, sondern dem Vorsitzenden desselben, Herrn Capt. Woitschewsky, unsere Anerkennung für seine bisherigen Dienste im Verbands- und im Vereinsauszusprechen. Wollen auch die Mitglieder, ausser der bereits erwähnten Widmung, ihrem Dank Ausdruck geben, so geschieht es am Besten durch regelmässige Theilnahme an den Vereinssitzungen, deren »Leere« — besonders in der Sommerzeit — kein besonderes Zeichen von Interesse ist. Genügt dieser Hinweis, dann ist in erster Linie Herrn Capitän Woitschewsky ein grosser Gefallen erwiesen. Denn selbst der eifrigste Mann wird muthlos, wenn es ihm trotz aller Anstrengungen nicht möglich ist, die Antheilnahme der Vereinsmitglieder für den Verein wenigstens soweit zu wecken, dass sie den Sitzungen wenn es ihre Zeit erlaubt beiwohnen.

»Engineering« widmet der Stettiner Werft »Vulcan« bezw. ihrer bisherigen Thätigkeit einen eingehenden Artikel. Dass hierbei für die deutsche Schiffsbauindustrie manche ehrende Bemerkung abfällt mag lobend, dass man dagegen zwischen den Zeilen eine gewisse Missgunst gegen die deutschen Erfolge durchblicken kann, muss tadelnd hervor gehoben werden. Nichtsdestoweniger lässt der Autor aber den Deutschen volles Recht widerfahren. Gegenüber den Aufstellungen der Stettiner Werft über die Grössenverhältnisse der dort seit der Gründung gebauten Dampfer bis zur Jetztzeit, bringt die englische Fachzeitschrift die Skizzen verschiedener britischer Dampfer. Diese Gegenüberstellung giebt Gelegenheit, die Entwicklung der britischen und deutschen Dampfer-Schiffbauindustrie verfolgen zu können. Neben der schwerfälligen Form grosser Raddampfer, treten die schlanken Linien der modernen Schiffbauerzeugnisse sehr wohlgefällig hervor. Nachstehend einzelne Repräsentanten neuern Datums:

Namen	Länge z. d. Perpendik.	Displacement	Maschinenstärke	Geschwindigkeit bei der Probefahrt
	Fuss	T. i. Pferdek.	Seem.	
Britannic (1874)	455	8 500	5 500	16
Alaska (1881)	500	—	10 500	18
Umbria (1884)	500	10 500	14 321	20.21
Lahn (1887)	448	7 700	8 900	17.8
Paris (1888)	527	13 000	20 600	21.8
Auguste Victoria (1888)	460	9 500	12 500	19.5
Teutonic (1890)	565	12 000	13 680	19.15
Havel (1890)	463	9 145	11 500	19.5
Fürst Bismarck (1891)	502	10 200	14 000	20.0
Campania (1893)	600	17 000	30 000	22
Kaiser Wilhelm d. Gr. (1898)	625	20 000	27 000	—*)
Deutschland (1900)	663	23 000	33 000	—

Ganz besondere Aufmerksamkeit ist den Reisen des Recordbrechers »Kaiser Wilhelm der Grosse« geschenkt. Alle bisher von diesen Schiff gemachten Reisen nebst Angabe der Dauer der zurückgelegten Meilen und Durchschnittsfahrt sind in einer besonderen Tabelle erwähnt; 22.51 ist als die höchste Meilenzahl durchschnittlich p. h. vermerkt. Das ist ein Beweis, dass die Arbeit schon vor der letzten Recordreise beendet war, andernfalls stände sonst 22.69 Seemeilen p. h. da. Im Anschluss hieran findet eine vom Generalpostamt der Ver. Staaten veröffentlichte Liste Erwähnung. Dieselbe giebt an: den Namen verschiedener Schnelldampfer, die Anzahl ihrer Reisen, die durchschnittliche und die schnellste Beförderungszeit der Postsachen von Washington nach London, für die Periode 1. Juli 1897 bis 30. Juni 1898. Obgleich in No. 49 v. J. hierüber bereits einige Mittheilungen gemacht sind, folgt nachstehend ein zusammenhängendes Bild.

\*) Kaiser Wilhelm der Grosse machte die erste Reise nach New-York 21.91 Seemeilen Durchschnittsfahrt, ohne vorher einer Probefahrt unterzogen gewesen zu sein.

Dampfer	Rhederei	Anzahl der Reisen	Durchschnittsdauer, Stunden	Schnellste Dauer, Stunden
Kaiser Wilhelm d. Gr.	Nordd. Lloyd	8	158.8	151.3
Lucania	Cunard Linie	12	161.8	157.2
Campania	—, —	12	163.6	157.8
St. Louis	American Linie	12	171.6	166.3
St. Paul	—, —	12	174.6	168.3
Columbia	Hambg.-Amerika Linie	5	174.3	173.7
Teutonic	White Star Linie	13	176.3	168.8
Majestic	—, —	12	176.5	171.4
Fürst Bismarck	Hambg.-Amerika Linie	9	177.8	171.7
Normannia	—, —	6	180.4	171.4
Etruria	Cunard Linie	12	181.7	172.4
Umbria	—, —	12	183.3	176.7
Auguste Victoria	Hambg.-Amerika Linie	5	187.8	174.8
New-York	Amerikan-Linie	5	189.6	182.0
Paris	—, —	11	191.6	197.1

Angesichts der Ueberlegenheit des schnellen Lloydsschiffes über die britischen Dampfer, wird die Mittheilung von der Indienststellung der »Deutschland« im nächsten Frühjahr von dem englischen Fachblatt mit einer gewissen Resignation registriert und dabei bemerkt, dass dieser Leviathan höchstwahrscheinlich 23 Seemeilen p. h. laufen werde.

Zwischen der französischen Regierung und der „Comp. Générale Transatlantique“ ist ein neuer Vertrag zu Stande gekommen. Es handelt sich wie vor einem Jahre, als das Gesuch um Subventionserhöhung gegen die Erfüllung gewisser Verpflichtungen seitens der Rhederei bewilligt wurde, um denselben Gegenstand. In dem ersten Vertrag verpflichtete sich die Gesellschaft bis zum ersten April 1901 drei neue Schnelldampfer in ihren Dienst zu stellen. Das erste Boot sollte am 1. August 1900, das zweite am 1. Juli 1901 und ein drittes im April 1903 fertiggestellt sein. Ferner war der Bau eines vierten Schnelldampfers gedacht, falls sich bis zum 1. Juli 1905 herausgestellt hatte, dass die jährliche Durchschnittsgeschwindigkeit irgend einer fremden Postdampferlinie die von den französischen Schnelldampfern erzielte um mehr als 10 % übersteigt. Die Fahrgeschwindigkeit sollte bei der Probefahrt 22 Seemeilen bemessen sein. Im neuen Contract sind verschiedene Aenderungen getroffen. Auch hier liegt der »Transatlantique« die Verpflichtung zum Bau dreier neuer Schnelldampfer ob, jedoch sind die Termine ihrer Indienststellung erheblich früher festgesetzt. Der erste Dampfer muss am 1. April 1900 seine Probefahrt machen und dabei 22 Meilen laufen. Die Jahresdurchschnittsfahrt darf nicht weniger als 17 Meilen p. h. betragen. Die Ablieferung des zweiten Dampfers wird in demselben Jahre im Juli erfolgen, die jährliche Durchschnittsfahrt ist auf 17.5 Meilen festgesetzt, im Gegensatz zu einem dritten Dampfer, der dem Schiffspark der Rhederei Mitte 1901 einverleibt wird und für den 18.5 Meilen Jahresdurchschnittsfahrt angenommen sind. Stellt sich nach dem 1. Juli 1905 heraus,

dass die Durchschnittsfahrt 10 % niedriger als bei Dampfern konkurrierender Linien geworden ist, so erfolgt am 1. April 1908 die Indienststellung eines weiteren Schiffes, von dem beansprucht wird, dass seine Leistungen hinter keinem anderen Schnelldampfer zurückstehen. Für 42 Reisen jährlich zwischen Havre und New-York empfängt die Rhederei bis zum 21. Juli 1901 eine Jahressubvention von 5 480 000 Fr., plus einer Fahrtenprämie, die 1 200 000 Fr. nicht übersteigen darf und vom 22. Juli 1901 bis zum 21. Juli 1911 5 000 000 Fr. Jahressubvention. Die auch für diesen Zeitraum fällige Fahrten-Prämie ist auf 1 680 000 Fr. jährlich, als Maximalgrenze, erhöht. Ferner hat sich der Staat verpflichtet, keine andere einheimische Rhederei, die der »Générale Transatlantique« Concurrenz zu machen sucht, zu unterstützen. — Die hinsichtlich des neuen Vertrages erwähnten Angaben sind soweit die Daten der Indienststellung der einzelnen Schiffe und die Subventionsgelder in Betracht kommen, wahrscheinlich unanfechtbar. Ob man dasselbe aber auch hinsichtlich der Jahresdurchschnittsfahrt behaupten kann, lassen wir dahingestellt. Jedenfalls steht fest, dass das französische Handelsministerium und das britische Generalpostamt im vorigen Jahre eine Uebersichtstabelle der durchschnittlichen Fahrleistung verschiedener Rhedereien veröffentlichten und zu Ziffern gelangten, welche die in Aussicht genommene Durchschnittsfahrt der französischen »gray hounds« schon heute übersteigen. Nach Berechnung der französischen Behörde erreichten die Schnelldampfer der Cunard-Linie 19.25, der American-Line 18.76, der Hamburg-Amerika Linie 18.72, der White Star Line 17.24 Meilen Jahresdurchschnittsfahrt. Das britische Generalpostamt veröffentlichte folgende von den genannten abweichende Ziffern: Cunard-Linie 18.87, American-Line 18.37 und White Star Line nur 16.97 Meilen. Wenn die Boote der Havre-Rhederei nur 17 resp. 17.5 und 18.5 Meilen laufen sollen, so ist ihre Leistung gleich nach der Indienststellung mehr als 10 % geringer, wie die anderen konkurrierenden Dampfer. Dabei sind die Recordreisen von »Kaiser Wilhelm der Grosse« anscheinend noch gar nicht berücksichtigt; ebensowenig wie die Indienststellung der »Deutschland« mit ihren 33 000 Pferdekraften im Frühjahr 1900 und nicht minder der neueste Bauauftrag des Norddeutschen Lloyd beim Vulcan. Soweit wir die einzelnen Reisen des grossen Bremer Schnelldampfers verfolgt haben, hat die Jahresdurchschnittsfahrt mindestens 20.5 bis 21 Seemeilen in der Stunde betragen; also schon ungefähr 20 % mehr als die in Aussicht genommene Durchschnittsfahrt des französischen Dampfers, der am 1. April 1900 in Fahrt gestellt wird.

## Brauchen wir eine Nautische Hochschule?

Wie zu erwarten stand, haben die in dem in No. 22 veröffentlichten Artikel mit obigem Titel veranschaulichten Gedanken Veranlassung zu manchem Meinungsaustausch unter praktischen Seeleuten gegeben. Nicht, dass etwa Alle den dort gemachten Vorschlägen zugestimmt haben, oh nein, einige Herren, mit denen Schreiber dieser Zeilen Gelegenheit hatte auf das Thema einzugehen, brachten der Anregung sogar eine geradezu feindliche Haltung entgegen. Zu den Letzteren darf man Diejenigen — glücklicherweise nur Wenigen — rechnen, welche das Bestreben des einzelnen Seemannes, sein Wissen und Können auch über die Grenzen des Berufs hinaus zu bereichern, wenn nicht für verfehlt, so doch für zwecklos halten. »Um ein tüchtiger Schiffer oder Steuermann zu sein,« argumentiren sie, »genüge es, das Schiff schnell und ohne Unfall über See zu bringen. Alle Kenntnisse aber, die eine Nautische Akademie ihren Zöglingen beizubringen vermöchte, erhöhen die rein seemannischen Qualitäten' derselben nicht.« Gewiss, soweit nur allein der seemannische Standpunkt — wie ihn jene Reaktionäre verstehen — in Betracht kommt, ist den Entgegnungen zuzustimmen; allerdings auch dann nur bedingt. Denn selbst solche Navigateurs, die in ihren Musestunden belletristische Literatur, lehrreicher und theoretisch fachmännischer stets vorziehen, werden zugeben, zu solcher Maassnahme nur gezwungen zu sein, weil ihr lückenhaftes Wissen einem Durchdringen jener Materie hinderlich war.

Nur von dem Wunsch Beseelte, den Wissenskreis ständig zu erweitern, werden Hindernisse vorher angedeuteter Natur kraft ihrer Energie überwinden. Glücklicherweise hat die deutsche Handelsmarine an solchen strebsamen und intelligenten Elementen keinen Mangel. Ihren Leistungen und ihrem Interesse auch auf solchen Gebieten, die nicht ausschliesslich zu ihren Berufszwecken gehören, verdankt die Deutsche Seewarte einen grossen Theil des Materials, das ihre Segelhandbücher und andere Publicationen so werthvoll macht und auch unsere Zeitschrift manche dankbar aufgenommene Anregung.

Allerdings wünschten wir, die Anregungen kämen häufiger und das Interesse für eine nautische Zeitschrift — die einzige im grossen Deutschen Reiche — wäre grösser, als es bisher der Fall gewesen ist. Ohne dem englischen Seemann schmeicheln zu wollen, muss man gestehen, für praktische Fragen in seinem Berufe zeigt er weitaus grössere Lebhaftigkeit und Theilnahme, als sein teutonischer Vetter, der Deutsche. Man durchblättere nur einmal die vielen englischen seemannischen Fachzeitschriften, die gleich der

»Hansa« wöchentlich erscheinen und gleich ihr ähnliche Tendenzen verfolgen. Ganze Seiten der Blätter sind der Correspondenz und dem Gedankenaustausch seemannischer Leser gewidmet. Und die »Hansa«? Nur selten empfindet ein College nach vollendeter Reise das Bedürfniss, beachtenswerthe Erlebnisse und Beobachtungen auf seemannischem Gebiet weiteren Kreisen zugänglich zu machen. Geschieht es doch, dann werden Tageszeitungen bevorzugt und die »Hansa«, die nautische Zeitschrift, erfährt es erst aus jenen Blättern. Woran liegt Das? Ist es Indifferentismus oder ein anderer Grund? ! — —

Aber um wieder zum Thema zu kommen. Es haben auch ausser den bereits Erwähnten manche Leser des Aufsatzes »Brauchen wir eine Nautische Hochschule« den dort gemachten Ausführungen nur sehr bedingt zugestimmt. Aus dem Grunde, weil die von Herrn Capitän z. S. Meuss an den Schüler gestellten Anforderungen zu weitgehend seien und eine verhältnissmässig lange Dauer bedingen, wenn der Schulbesuch Erfolg haben solle. Desshalb glauben sie, der Anstalt würde der zu ihrem Gedeihen wünschenswerthe Besuch fehlen. So berechtigt diese Einwendungen auch erscheinen mögen, halten wir sie nicht für stichhaltig, weil die definitive Feststellung des zu bewältigenden Lehrpensums einer späteren Zeit vorbehalten ist. Was die Arbeit von Herr Capitän z. S. Meuss werthvoll macht, sind nicht die einzelnen Lehrgegenstände, die der Verfasser als erwünscht aufzählt, sondern der Gedanke und die Anregung an sich, sowie überhaupt das der Arbeit zu Grunde liegende Thema.

Wendet man ein, — wie wir ferner gehört haben — der Autor des Aufsatzes habe vom Standpunkt der kaiserlichen Seeofficiere gesprochen und als solcher wohl hauptsächlich für die Reserveofficiere ein erweitertes wissenschaftliches Gesichtsfeld gewünscht, so kann man diese Auffassung schadlos aufrecht erhalten. Zumal die Zahl der Reserve-Seeofficiere jährlich wächst und jede Wissensbereicherung dieser Herren der Handelsmarine, ihrer eigentlichen Nährmutter, in letzter Hand doch zu Gute kommt.

Jedoch angesichts bestimmter Aeusserungen des Herrn Capitän z. S. Meuss bleibt jene Annahme nicht stichhaltig. Um dieses zu beweisen mögen aus No. 21 noch einmal diejenigen Gründe angeführt werden, welche nach des Verfassers Anschauung, den italienischen Admiral de Amozega bewogen haben, auch Lehrkurse für Schiffer und Maschinisten ins Loben zu rufen. Es heisst an jener Stelle:

»Der Heranziehung Letzterer (der Schiffsführer und Maschinenleiter) liegt der gewiss richtige Gedanke zu Grunde, dass die immer zunehmende Grösse der modernen Schiffe, die



Abhängigkeit derselben von vielen und complicirten Maschinen, der grosse Werth, den das einzelne Schiff darstellt, die Sorge für die ihm anvertrauten Menschenleben, der scharfe Wettbewerb im Seeverkehr, welcher die äusserste und zweckmässigste Ausnutzung von Schiff und Maschinen, genaueste Navigirung erfordert, an die Schiffsführer und leitenden Maschinisten höhere Anforderungen in praktischer wie wissenschaftlicher Hinsicht stellen, als die Schiffer- und Seemaschinistenschulen ihnen bieten.

Das in den letzten Monaten in seemännischen Fachkreisen am Lebhaftesten besprochene Thema betraf den Navigationsschulunterricht und die Prüfungsvorschriften, d. h. die Nothwendigkeit ihrer zweckmässigen den modernen Verhältnissen entsprechenden Aenderung. Wir weisen auf die sich gegenüberstehenden Ansichten in diesen Auseinandersetzungen hin, wie sie in den verschiedenen Vereinen und auch in der „Hansa“ zum Ausdruck gekommen sind.

Die Einen halten den Unterricht in der Gesundheitspflege, in der Maschinenbaulehre und der Schiffbautechnik für erwünscht, weil die Kenntnisse des Prüflings erweitert werden, die Anderen sprechen sich entschieden gegen das Hinzufügen genannter Schuldisciplinen aus, weil dann das Wissen in den rein nautischen Fächern an Verflachung leide. Beide Anschauungen sind durch Navigationslehrer und durch namhafte Seeleute vertreten.

Eine nautische Hochschule könnte einen Compromiss schaffen. Auch würden die schon heute sehr zahlreichen und stetig wachsenden Stimmen, die dem Seemann eine gründlichere Kenntniss der eigenen Muttersprache zur Pflicht machen wollen, Gehör finden und ihr Postulat erfüllt sehen.

Erreichen wir Das, dann ist anzunehmen, dass Herr Capitän z. S. Meuss Recht erhält, wenn er sagt:

„Mit der erweiterten Ausbildung wird naturgemäss eine Hebung des Standes der Schiffsführer und Maschinisten auf die Höhe eintreten, die der grossen Bedeutung entspricht, welche dem Seeverkehr im heutigen Wirthschaftsleben zukommt.“ S.

## Die Ortsbestimmungsmethode von Marcq St. Hilaire für den Seegebrauch.

Von R. Hahn, Navigationslehrer.

(Schluss.)

Wie die anderen Standlinien-Methoden, so verlangt auch die von Marcq St. Hilaire eine verhältnissmässig genaue Kenntniss der Greenwich Zeit, d. h. Chronometer an Bord, welche einen regelmässigen Gang haben. Da man auf Kauffahrtsschiffen selten mehr als einen Chronometer führen wird, so wird der mittlere Chronometerfehler immer-

hin  $\frac{3}{4}$  sec. pro Tag sein, sodass man rechnen muss, dass man nach 60 Tagen Reise die Grw. Zt. etwa 45 sec. falsch haben wird. Dazu kommt eine gewisse Unsichtigkeit und eine immer vorauszusetzende Unsicherheit der Kimm durch die unbestimmbare irdische Strahlenbrechung; ihre Summe kann leicht 2—3—4' betragen. Ferner ist es klar, dass bei Zwischensegelungen die Fehler von Kompass, Logg und Strom interveniren, die freilich um so geringer sein werden, desto kleiner die Zwischenzeit ist; hat man aber zur Beobachtung nur die Sonne, so wird man, um einen grösseren Azimuth-Unterschied zu erhalten, eine längere Zwischenzeit wählen müssen.

Die Verhandlungen auf dem Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins d. J. in Berlin haben gezeigt, dass es ein nautisches Bedürfniss ist, die Zwei-Höhen-Breite in der See-Praxis und in den nautischen Prüfungen durch die Methode von Marcq St. Hilaire zu ersetzen. Schwierigkeiten bietet das nicht, denn der Vorarbeiten dazu werden der Seepraxis und auch dem Navigationsschüler genug geboten. Vor Allem erleichtern die Standlinienkarten (erschieden auch bei Eckardt & Messtorff in Hamburg, 10 Stück, die ganze Erde umfassend, für 4,50 M.) ungemein die Constructionen, für welche die Gebrauchsseekarten an Bord meistens einen zu kleinen Maassstab haben und welche auch der benötigten Kreistheilungen entbehren. Sie bieten gewissermaassen eine Specialkarte der Gegend jeden Schiffsortes, sie schonen die eigentliche Seekarte wesentlich und entnimmt man ihnen den wahrscheinlichen Schiffsort, bezw. die rectificirte Standlinie zur Uebertragung in die Sogelkarte usw.

Auch eine Erkoppelung des Ortes der rectificirten Standlinie lässt sich ausführen, doch schleichen sich da leicht Irrthümer ein, es schwindet die durch die Construction in den Standlinienkarten erfolgende Klarlegung der Methode und man hat entschieden mehr Arbeit.

Es folgen hier die Beobachtungen und Resultate einer Seereise von Holtenau nach Nederkalix, völlig navigirt nach Marcq St. Hilaire. Darin ist  $h - h'$  mit  $+$  bezeichnet, wenn es nach der Sonne zu und mit  $-$ , wenn es von der Sonne weg abzutragen ist. Das Jahr ist 1897; die Augeshöhe innen = 6 m.; Stand des Chronometers geg. mittl. Grw. Zt. und die Index-Corr. = 0. Den 9. 9. in etwa  $55^{\circ} 25' N$  und  $15^{\circ} 0' O$ ; Stand des Chronometers =  $- 3^m 29^s$ ; beob.:  $6^h 21' 34'' O 15^{\circ} 27'$ . Gefunden  $h - h' = - 6'$ ; wh. Az. =  $N 103,^{\circ} 5 O$ ; Standl. =  $N 13^{\circ} O$  geht rectificirt durch  $55^{\circ} 27' N$  und  $14^{\circ} 50' O$ .

Dann den 9. 9. beobachtet unter denselben Umständen in ca.  $55^{\circ} 27' N$  u.  $14^{\circ} 50' O$ , da Bestock und Astronomie nicht übereinstimmten um  $7^h 5' 34'' O 21^{\circ} 21'$ . Gefunden  $h - h' = - 6'$ ; wh. Az. =

N 113° O; Standl. N 23° O, rectificirt gehend durch 55° 28' N u. 14° 50' O.

Ferner den 9. 9. in etwa 55° 28' N u. 14° 50' O nach Besteck unter denselben Umständen 7<sup>h</sup> 11' 21" O 22° 6'. Gefunden  $h - h' = -3,5$ ; wh. Az. N 114,° 5 O; Standl. N 24,° 5 O geht rectificirt durch 55° 36' N u. 15° 2' Ost.

Schliesslich unter denselben Umständen in ca. 55° 51' N u. 14° 45' O beobachtet 9<sup>h</sup> 56' 28" O 37° 39' als Utklipporna peilte mw. N  $\frac{1}{2}$  W und der Höhenw. = 9' gemessen wurde, also der Abstand  $= \frac{31}{9} \cdot 2 - (\frac{1}{2} \text{ davon}) = 6 \text{ sm.}$  war. Gefunden  $h - h' = 0$ . Daraus ergab sich, dass der in Kiel erhaltene Chronometerstand richtig war und als die gedampfte Distanz zu den drei vorigen Beobachtungs-orten zurück abgesetzt wurde, da zeigte sich, dass die nach Marcq St. Hilaire berechneten Orte richtig waren und vorher die Abstandspeilung von Hamoren falsch abgetragen war, sodass dadurch das Besteck ca. 8 sm. nach ONO etwa verschoben war.

9./9. Ab. Std. d. Chr. — 3<sup>m</sup> 30<sup>s</sup> in ca. 57° 0' N u. 17° 15' O beobachtet:

6<sup>h</sup> 21' 27" C 11° 42'.

6<sup>h</sup> 26' 45" \* Wega 72° 15' in ca. 57° 1' N u. 17° 15' O.

6<sup>h</sup> 30' 3" \* Deneb 40° 39' in ca. 51° 2' N u. 17° 15' O.

6<sup>h</sup> 37' 28" \* Arcturus 25° 22' in ca. 57° 3' N u. 17° 16' O.

Diese Beobachtungen ergaben eine Bestätigung des mittleren Besteckes.

10./9. in ca. 58° 51' N u. 18° 44' O; Std. d. Chr. — 3<sup>m</sup> 31<sup>s</sup> beob.: 6<sup>h</sup> 52' 22" O 19° 58'. Gefunden:  $h - h' = +3$ ; wh. Az. = N 116° O; Standl. N 26° O und geht rectificirt durch 58° 49' N u. 18° 50' O.

Dann nachdem 25 sm. mw. NO  $\frac{3}{4}$  O gesegelt in ca. 59° 7' N u. 19° 10' O. beob. 9<sup>h</sup> 15' 22" O 19° 58'. Gefunden:  $h - h' = 0$  u. rectificirte Standlinie geht durch 59° 3' N u. 19° 10' O übereinstimmend mit der Peilung von Almars-Grund Feuerschiff = mw. NW  $\frac{1}{4}$  W in 4 sm. Abstand.

11. 9. Angenommen in 62° 15' N u. 20° 20' O; Std. d. Chr. — 3<sup>m</sup> 33<sup>s</sup>; beob.: 6<sup>h</sup> 43' 38" O 17° 46'. Gefunden:  $h - h' = -7$ ; wh. Az. = N 115,° 5 O; Standlinie = N 25,° 5 O u. geht rectificirt durch 62° 18' N u. 20° 7' O, ganz nahe dem eigentlichen Besteck; das obige war sehr abweichend von dem in der Karte angenommen, um an Bord auch dann die Hinführung der Methode zu zeigen.

Dann unter denselben Umständen in ca. 62° 50' N und 20° 25' O, beob. 9<sup>h</sup> 59' 29" O — 31° 1'. Gefunden  $h - h' = +3$ . Die rectificirte Standlinie geht durch 62° 47' N und 20° 25' O. Kombiniert man die vorige Beobachtung, die Zwischensegelung von 33 sm. NNO  $\frac{1}{2}$  O mw. und diese Beobachtung, so ergibt sich die Brt. = 62° 46' N und Lg. = 20° 22' O, war durch die, nach 5 sm. in mw. NNO  $\frac{1}{2}$  O gedampfte Distanz, erfolgte Peilung von

P. R. W.-Pricken (in 62° 48' N. u. 20° 32' O) in mw. SO z. S bei 5 sm. Abstd. bestätigt wurde.

Den 18. 9. Ab. verliessen Noder-Kalix und konnten bei Nacht und bewegter See nur ungenaue Deviationsbestimmungen gemacht werden. Gegen Morgen des 19. 9. kam Land im Westen in Sicht, jedoch war nichts auszumachen. Man nahm das Besteck in 63° 53' N u. 21° 32' O u. bei Chronometerstand = 3<sup>m</sup> 49<sup>s</sup> wurde beob. 8<sup>h</sup> 17' 21" O 22° 41'. Gefunden  $h - h' = +1$ , 5 wh. Az. = N 143° O; Standl. N 53° O und geht rectificirt durch 63° 52' N u. 21° 33' O, was der nun ziemlich möglichen jedoch ungenauen Peilung von Fiaderagg in mw. W. bei ca. 15 sm. Abstand nicht recht entsprach.

Dann in ca. 63° 39' N und 21° 8' O um 10<sup>h</sup> 26' 28" O 27° 28'. Gefunden  $h - h' = +1,0$ ; wh. Az. = N 177° O; Standl. = N 87° O und geht sie rectificirt durch 63° 38' N u. 21° 7' O auch nicht recht übereinstimmend mit der Peilung von Sör-Gadden mw. W  $\frac{1}{2}$  S, Höhenwinkel = 6', Thurmhöhe = 27<sup>m</sup>, also einen Abstand von ca. 8 sm.

20. 9. in ca. 61° 0' N u. 19° 6' O; Std. d. Chr. — 3<sup>m</sup> 51<sup>s</sup> beob. 6<sup>h</sup> 30' 0" O 13° 36'. Gefunden  $h - h' = -1,5$ ; wh. Az. = N 114° O; Standl. = N 24° O und rectificirt gehend durch 61° 1' N und 19° 2' O.

Dann unter denselben Umständen nach Besteck in 60° 56' N u. 19° 2' O beob. 7<sup>h</sup> 8' 11" O 17° 37'. Gefunden  $h - h' = -2,5$ ; wh. Az. N 122° 5 O; Standl. N 32,° 5 geht rectificirt durch 60° 56' N und 18° 58' O. Nachdem 16,5 sm. mw. S gedampft war, kam Grund-Kalla = Feuerschiff in mw. SW z. S 9 sm. ab in Sicht und bestätigte diese Peilung die vorigen Rechnungen nicht.

Durch Rückwärts-Rechnung ergab sich der wahrscheinliche Chronometerstand = — 5<sup>m</sup> 2<sup>s</sup>. Dann in 60° 29' N u. 19° 0' O nach Besteck beob. 9<sup>h</sup> 30' 54" O 28° 44'. Gefunden  $h - h' = 0$ . wh. Az. = N 159° O; Std. = N 69° O geht durch den Ort nach Peilung von Grund-Kalla ermittelt.

Rechnet man die andern Beobachtungen vom 20. 9. mit diesen Chronometerstand = — 5<sup>m</sup> 32<sup>s</sup> zurück, so ergibt sich  $h' - h = +2,5$  u. — +4,5 was bei rückwärts abgesetzten Segelungen zu den richtigen Schiffsorten führt. Kombiniert man die beiden letzten Beobachtungen mit den inzwischen abgedampften 27 sm. nach mw. S  $\frac{1}{2}$  W, so führt das nach 60° 29' N und 18° 58' Ost.

Die 4 Tage darauf in Kiel vorgenommene Rectificirung des Chronometerstandes ergab den vorhin ermittelten Stand von — 5<sup>m</sup> 32<sup>s</sup> als nahe richtig und bestätigte, dass das Chronometer nirgendwie (es war sehr vielen, auch nicht nautisch ausgebildeten Personen zugänglich) gestört worden ist.

## Der St. Lorenz und Montreal.

Bei der stetig wachsenden Bedeutung Montreals, als Getreideverschliffungsplatz, dürften einige Bemerkungen über die Navigation auf und nach dem St. Lorenz der Beachtung werth sein, zumal sich bei näherer Betrachtung herausstellt, dass viele der im Interesse des Seeverkehrs geschaffenen Einrichtungen noch sehr der Verbesserung bedürftig sind. In erster Reihe haben die vorstehenden Worte Bezug auf das Lootsenwesen auf dem St. Lorenz. Der Hafenmeister Montreals hat Das auch erkannt und auf die Anfrage, welche Vorkehrungen der Bedeutung des Seeverkehrs entsprechend in der Hafenstadt getroffen werden müssten, an seine vorgesetzte Behörde folgendermaassen geantwortet:

«Ehe nicht im Lootsenwesen eine durchgreifende Aenderung vorgenommen wird, werden alle zur Erleichterung der Navigation in Aussicht genommenen Massnahmen problematischer Natur sein. Die Lootsen müssen einem Commandeur unterstehen und turnusweise ihren Dienst nach bestimmten Vorschriften versehen, gegen deren Zuwiderhandlung ihnen Strafen drohen. Man darf wohl annehmen, dass ein Beamter in der Stellung des Genannten competent ist, ein richtiges Urtheil fällen zu können.

Die Vertiefung des Canals zwischen Montreal und Quebec ist ein weiteres Bedürfniss, dessen Nothwendigkeit allseits anerkannt wird. Bekanntlich soll die mittlere Wassertiefe auf 30 Fuss gebracht und somit Schiffen grösster Dimensionen gefahrlose Gelegenheit zur Benutzung der Wasserstrasse gegeben werden. Des Weiteren wäre der Befeuerung des Canals Aufmerksamkeit zu schenken; denn die Schifffahrt darf nicht, wie es jetzt geschieht, des Nachts unterbrochen werden. In Anbetracht der baulichen staatlichen Untersuchungen im Hafen, welche darauf hindeuten, dass auch die städtische Behörde die zukünftige Bedeutung Montreals als Getreide-Stapel- und Verschliffungsplatz, erkannt hat, ist anzunehmen, dass zugleich mit der Vertiefung des Canals auch eine entsprechende Befeuerung vorgenommen werde. Dass Montreal in nicht mehr ferner Zukunft eins der grössten, wenn nicht der grösste Getreide-Verschliffungsbahen des ganzen amerikanischen Continents sein wird, hält man umsomehr ausser allem Zweifel, als auch die Getreidehändler der Grossen Seen, die Verschliffung via Parry-Land, Canadisch-Atlantische Eisenbahn allen anderen Verkehrswegen vorziehen. Das zur Construction des Montreal-Ottawa und Georgia-Schiffskanals kürzlich zusammengetretene Syndikat, hofft den Canal innerhalb dreier Jahre dem Verkehr übergeben zu können. Ist dieser Zweck erreicht, dann wird die Distanz von Duluth, dem grossen Getreidecentrum im Nordwesten, bis zur See um rund 375 Seemeilen gekürzt.

Dass Kanalboote und Getreidedampfer, sobald der Wasserweg passirbar ist, lohnende Beschäftigung finden werden, bezweifelt Niemand, am allerwenigsten der New-Yorker, der mit Recht befürchtet, Duluth's Getreidereichtum werde der amerikanischen Metropole nicht, wie bisher, überwiegend zufließen. Gegenwärtig bestehen zwei Routen von Duluth nach der See. Eine durch den Superior-, Huron-, Erie-, Ontario-See und von dort nach dem St. Lorenz-Fluss. Die Andere durch den Erie-Canal, vom Erie-See nach Albany und weiter nach dem Hudson.

Was die Navigation des St. Lorenz, unterhalb Quebecs betrifft, so liegt wenig oder gar keine Ursache zu Beschwerden über unzulängliche Hilfsmittel vor, es müsste denn sein, dass die Befeuerung zu wünschen übrig lasse. Der unter dem Namen «Traverse» bekannte Theil der Strecke ist besonders gefährlich. Im letztjährigen Bericht des Marine-Departements ist mit Rücksicht darauf erwähnt, dass in einer Entfernung von 3 Seemeilen die Fahrtrinne nur  $\frac{1}{2}$  Meile breit ist, während ein Strom von  $\frac{1}{2}$  Meilen, zum Theil in diagonaler Richtung

herrscht. Um die in weiter Ausdehnung zu beiden Seiten des Flusses vorhandenen Untiefen zu markiren, sind seit 1836 zwei Feuerschiffe, jedes an einem Ende, dieses gefährlichen Fahrwassers, hingelegt. Nach Ansicht eines hohen Verwaltungsbeamten erfüllen diese beiden Seezeichen nicht mehr ihren Zweck, da sie der grossen Eisgefahr wegen im Frühling und Spätherbst eingeholt werden müssen, zu einer Zeit noch recht regen Schiffsverkehrs. Die über den Befeuerungsmangel eingelaufenen Klagen verschiedener Rhedereien haben den Entschluss gezeitigt, die beiden Feuerschiffe durch feste Leuchthethürme zu ersetzen, einen an der sogen. Oberen-, den anderen an der Unteren-Traverse. Diese Verbesserung ist im Laufe der letzten Jahre zur Nothwendigkeit geworden, zumal die Dauer der Schifffahrtszeit immer mehr verlängert wird, d. h. eher im Frühjahr anfängt und später im Herbst aufhört.

Ganz besonders ist ein Feuerthurm am oberen Ende der Einfahrt mit starkem Feuer zu empfehlen, weil die grösste Gefahr im Herbst, wenn die Schiffe den Fluss verlassen und die obere Einfahrt ansteuern, vorherrscht. Nach der Gattung müsste das Feuer ein «festes» sein, welches in Linie mit dem Pillar-Feuerthurm direkt den Kurs nach dem unteren Ende des Canals anzeigen würde. Ebenfalls ist beabsichtigt, am unteren Ende der Einfahrt ein Landfeuer zu errichten, das, weil es der Aussteuerungspunkt von See aus wird, mit einem kräftigen Dampfnebsignal-Apparat auszustatten wäre.

Ueber die Zweckmässigkeit und Nützlichkeit von Gezeiten-Tafeln und Stromangaben, speciell für die Bay, besteht grosse Meinungsverschiedenheit. Während einerseits von autoritativer Seite für deren Nothwendigkeit plaidirt wird, nennen prominente Navigatoren von unzweifelhafter Urtheilsfähigkeit solche Tafeln zwecklos. Die Letzteren sind der Ansicht, dass es, in Anbetracht der unberechenbaren Strom- und Gezeitenverhältnisse im Golf von St. Lorenz, nicht möglich sei, auch nur einigermaassen zuverlässige Angaben, die als Anhalt dienen können, zu geben. Da aber das Gouvernement die entgegengesetzte Anschauung vertritt und derselben durch Anstellen von Beamten nach dieser Richtung Ausdruck gegeben hat, steht, gleichwie es bereits für St. John und Halifax geschieht, die Herausgabe von Gezeitentafeln für die Bay unmittelbar bevor.

Im Ganzen genommen, kann man der kanadischen Regierung nachsagen, dass sie den Werth und die Wichtigkeit Montreals erkannt hat und bestrebt ist, den nach dort verkehrenden Schiffen die gefährvolle Navigation zu erleichtern. Das im Hintergrunde stehende Ziel, den Verkehr Newyorks zu absorbiren oder mindestens bemerkenswerth an sich zu reissen, wird aller Wahrscheinlichkeit nach nicht gelingen. Sowohl die Unterbrechung der Schifffahrt im Winter auf dem St. Lorenz, als die bei Weitem mit grösseren Gefahren verbundene Fahrt nach den kanadischen Hafen sind der Hemmschuh.

## Hafenordnung für Tsintau.

Der Kaiserliche Gouverneur Jaeschke veröffentlicht im «Ostasiat. Lloyd»: Tsintau, den 23. Mai d. J. folgende Hafen-Ordnung für Tsintau:

§ 1. Das Hafengebiet der Kiautschou-Bucht zerfällt in eine Aussen- und eine Innen-Rhede.

Die Aussen- oder Tsintau-Rhede wird begrenzt durch eine Linie von Pile-Point nach der östlichen Huck der Clara-Bucht und eine Verbindungslinie von Cap Evelyn nach Junnisan. Die Innen-Rhede beginnt bei letztgenannter Verbindungslinie und wird im Norden begrenzt durch eine Linie von Womans-Inland nach der Nordspitze von Huangtau (Chiposan).

Die Ankerplätze für die verschiedenen Schiffe und Fahrzeuge sind auf der anliegenden Karte kenntlich gemacht.



§ 2. Der Führer eines einlaufenden Schiffes hat den Anordnungen des Hafen-Capitäns bzw. dessen Beamten bei Anweisung des Ankerplatzes Folge zu leisten.

§ 3. Der Schiffsführer hat Ankunft und Abfahrt seines Schiffes unter Vorzeigung seines Messbriefes auf dem Hafenannt anzuzeigen. Der Messbrief wird dem Schiffer nach Empfang der Zollklarierung und Entrichtung der Hafengebühr von 2½ Cts. per Registertonne zurückgegeben.

Der Schiffsführer ist verpflichtet, die an Bord befindlichen Postsachen an die deutsche Postbehörde einzuliefern und bei Weggang des Schiffes Postsachen, die ihm von der deutschen Postbehörde mitgegeben werden, zu übernehmen und für die richtige Ablieferung im Bestimmungshafen zu sorgen. Ist Pest an Bord, so ist dieses durch Hissen der Flagge T bei der Einfahrt kenntlich zu machen. Andere Postsachen als solche, die von der deutschen Postbehörde aufgegeben werden, anzunehmen oder Postsachen an andere als die Deutsche Postbehörde auszuhandigen, ist untersagt.

§ 4. Der Schiffsführer ist verpflichtet, dem chinesischen Zollamte ein genaues Verzeichniß der an Bord befindlichen Waaren (Manifest) einzureichen, welches Zahl der Colli, Marken, Nummern, Inhalt usw. angibt und dessen statistische Angaben auf Verlangen zu vervollständigen sind.

Opium darf nur in Originalkisten eingeführt werden. Die Einfuhr in kleineren Quantitäten ist verboten. Bei der Ankunft ist Opium sogleich dem Zollamt zu declariren, welches die Ueberführung desselben in das Zolllager überwachen wird.

Zu widerhandlungen werden mit Confiscation des Opiums und einer Geldbusse in Höhe des fünffachen Betrages des Werthes desselben — Mindestbetrag \$ 500 — bestraft.

§ 5. Die Einfuhr von Waffen, Pulver, Sprengstoffen und der zur Herstellung derselben dienenden Bestandtheile unterliegt amtlichen Controlle. Diese Waaren sind bei der Ankunft dem Hafenamte besonders zu declariren. Schiffe mit Petroleum oder Sprengstoffen haben auf der in der Karte hierfür bestimmten Stelle zu ankern, bis die Ladung an einer vom Hafenamte zu bezeichnenden Stelle gelöscht ist.

Sprengstoff ladende oder löschende Schiffe haben eine rothe Flagge am Fockmast zu führen.

Vor Laden oder Löschen von Sprengstoffen im Hafen ist die Erlaubniß des Hafenamtes einzuholen, dessen Weisungen in jedem Falle zu befolgen sind.

§ 6. Schiffe mit einer ansteckenden Krankheit an Bord haben eine gelbe Flagge am Fockmast zu führen. Vor Einholung der Erlaubniß des Hafenamtes ist es Niemandem gestattet, das Schiff zu verlassen oder Verkehr mit dem Lande zu unterhalten.

§ 7. Beim Ein- und Auslaufen des Schiffes ist am Tage die Nationalflagge zu setzen.

§ 8. Die Abmusterung eines Schiffsmannes geschieht auf dem Hafenamte oder dem die Heimath des Schiffes vertretenden Consulat. Jeder auf einem Consulat abgemusterte Schiffsmann hat sich auf dem Hafenamte binnen 24 Stunden nach der Abmusterung unter Vorweisung des Abmusterungsscheines zu melden.

Der Schiffer darf den Schiffsmann nicht ohne Genehmigung des Hafenamtes oder des die Heimath des Schiffes vertretenden Consulates zurücklassen.

Wenn für den Fall der Zurücklassung eine Hilfsbedürftigkeit des Seemanns zu besorgen ist, so kann die Ertheilung der Genehmigung davon abhängig gemacht werden, dass der Schiffer gegen den Eintritt der Hilfsbedürftigkeit für einen Zeitraum bis zu drei Monaten Sicherheit leistet.

Kein Schiffsmann darf eigenmächtig im Hafen zurückbleiben.

§ 9. Entwichene Schiffsleute können durch Vermittelung des Hafenamtes aufgegriffen und an Bord des Schiffes zurückgebracht, Schiffe und Wohnhäuser können nach solchen abgesehen werden.

Personen, welche einem solchen Seemann Unterschlupf gewähren, obwohl ihnen dessen Vergehen bekannt ist, werden in Strafe genommen.

§ 10. Der Schiffsführer ist gehalten, den Tod jedes Passagiers oder Schiffsmannes, der im Hafen erfolgt, dem Hafenamte, sowie im Anschluss daran dem Standesamte zu melden. Die Anmeldung beim Standesamte unterbleibt, wenn der Verstorbene ein Chinese ist.

§ 11. Bei Streitigkeiten zwischen Schiffer und der Besatzung eines Schiffes, dessen Heimath nicht durch ein Consulat im Schutzgebiete vertreten ist, steht dem Hafenamte die Entscheidung zu. Zur Durchführung seiner Entscheidung ist das Hafenamte befugt, durch Strafverfügungen Geldstrafen bis zu \$ 350.— oder Haftstrafe bis zu 6 Wochen fortzusetzen.

§ 12. Jedes im Hafengebiet vor Anker liegende Schiff hat von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang an sichtbarer Stelle ein weisses Licht zu zeigen.

Feuer an Bord und Meuterei ist durch Nothsignale (Läuten mit der Glocke oder Flaggen-Signale) zur Kenntniß des Hafenamtes zu bringen.

§ 13. Es ist verboten, im Hafengebiet Ballast, Asche oder Unrath in das Wasser zu werfen. Jedermann ist gehalten, Gegenstände, welche ihm gehören oder welche seiner Obhut anvertraut sind, soweit sie eine Störung des Hafengebietes verursachen, zu entfernen.

Erfolgt die Entfernung nicht auf erhaltene Aufforderung, so kann sie auf Kosten des Besitzers durch die Hafenpolizei bewirkt werden.

Ohne Erlaubniß des Schiffers oder seines Stellvertreters ist ein Besteigen des Schiffes für jeden nicht gesetzlich dazu Befugten verboten.

Ohne Erlaubniß des Schiffers oder seines Stellvertreters ist es verboten, Dschunken, Leichter oder dergleichen Fahrzeuge am Schiffe festzumachen.

§ 14. Bojen dürfen nur mit Erlaubniß des Hafenamtes gelegt werden.

Die Bojen unterstehen der Controlle des Hafenamtes, welches sie aus Rücksicht auf den Verkehr und die Sicherheit verlegen oder entfernen kann.

§ 15. Zuwiderhandlungen gegen §§ 10 und 14 der Verordnung werden mit einer Geldstrafe bis zu \$ 25.—, gegen § 2, 3 und 12 bis zu \$ 100.—, gegen § 5 und 6 bis zu \$ 2000.— bestraft.

Zu widerhandlungen gegen § 8 werden beim Schiffer mit Geldstrafe bis zu \$ 100.—, beim Schiffsmann mit Geldstrafe bis zu \$ 25.— oder bis zu 25 Tagen geahndet.

Zu widerhandlungen gegen § 13 der Verordnung werden mit Geldstrafe bis zu \$ 50.— oder im Unvermögensfalle Haftstrafe bis zu 1 Monat bestraft.

Die in § 9 genannten Vergehen werden mit Geldstrafe bis zu \$ 250.— oder mit Freiheitsstrafe bis zu 3 Monaten geahndet.

Diese Verordnung tritt mit dem 1. Juli 1899 in Kraft.

## Japanisches Hafenabgabengesetz.

In No. 14 ist bereits mitgetheilt, dass das japanische Abgeordnetenhaus dem Regierungsentwurf über ein Tonnen-Gebührengesetz nicht zugestimmt hat, sondern befürwortete die im Entwurf vorgesehenen Abgabenraten auf die Hälfte zu reduciren. Mit diesem Vorschlag erklärte sich die Regierung keineswegs einverstanden, sondern appellirte an das Oberhaus. Jedoch, wie wir heute in der Lage sind zu berichten, vergebens. Das Oberhaus übergab einer Commission die Beschäftigung mit der Materie. Das Resultat bedeutete eine Uebereinstimmung beider Häuser und das Zustandekommen eines Gesetzes, ähnlich oder gleich dem vorgeschlagenen.

Amendement des Abgeordnetenhauses. Erklärlich ist es, wenn sich die japanische Regierung auf das Entschiedenste gesträubt hat, die Vorschläge des Unterhauses anzunehmen, wird doch der Zufluss in den Staatssäckel ganz bedeutend abnehmen, nachdem das neue Gesetz in Kraft ist. Im Interesse der nicht-japanischen Rhedereien hat man alle Ursache, die Verordnung sympathisch zu begrüßen. Wir geben nachstehend wieder, erstens den Wortlaut des Entwurfes wie er von der Regierung den beiden hohen Häusern zwecks Annahme zugegangen ist, zweitens den Wortlaut des angenommenen und seit kurzer Zeit in Kraft befindlichen Gesetzes, soweit er von demjenigen des Entwurfes abweicht.

1) Entwurf eines Gesetzes, betr. die Tonnengebühren in japanischen Häfen.

Artikel 1. Schiffe, welche des auswärtigen Handels halber zwischen Japan und dem Auslande verkehren, haben bei jedem Anlaufen eines geöffneten Hafens eine Tonnengebühr von 10 Sen für jede Registertonne zu entrichten.

Ist jedoch eine Gebühr von 30 Sen für jede Tonne auf einmal bezahlt worden, so ist innerhalb eines Jahres für den betreffenden Hafen eine weitere Tonnagegebühr nicht zu zahlen.

Die Registertonnenzahl der Schiffe derjenigen Länder, deren Vermessungsvorschriften von den japanischen abweichen, werden nach den letzteren berechnet.

Artikel 2. Die Tonnengebühr ist nach Einlaufen des Schiffes seitens des Capitäns an das Zollamt zu entrichten.

Artikel 3. Von solchen Schiffen, welche wegen Seenoth oder aus einer anderen unabwendbaren Veranlassung einen Hafen angelaufen haben, wird eine Tonnengebühr nicht erhoben.

Diese Befreiung kommt jedoch in Fortfall, wenn ohne Zusammenhang mit der im vorigen Absatz erwähnten Veranlassung des Einlaufens Waaren ein- oder ausgeladen werden.

Artikel 4. Wenn der Zollamtsvorstand es für erforderlich erachtet, so kann er eine Vermessung des Schiffes vornehmen.

Artikel 5. Ist der Hafen verlassen worden in der Absicht, sich der Tonnengebühr zu entziehen oder ohne dieselbe zu entrichten, so trifft den Kapitän eine Geldstrafe in Höhe des dreifachen Betrages der Tonnengebühr, der er sich zu entziehen versucht, oder welche er nicht entrichtet hatte.

Artikel 6. Bezüglich der Untersuchung und Bestrafung von Zuwiderhandlungen findet das Zollgesetz entsprechende Anwendung.

Jedoch beträgt die Frist für die Befolgung der Mittheilung (Asukoku) 48 Stunden von dem Empfang der Letzteren an.

Artikel 7. Auf die Erhebung der Tonnengebühren findet das Gesetz, betr. die Erhebung der Staatssteuern, keine Anwendung.

Zusätzliche Bestimmung. Artikel 8. Der Zeitpunkt der Einführung dieses Gesetzes wird durch Kaiserliche Verordnung bestimmt.

2) Gesetz, betr. die Tonnengebühr in japanischen Häfen.

Artikel 1. Schiffe, welche des auswärtigen Handels halber zwischen Japan und dem Auslande verkehren, haben bei jedem Anlaufen eines geöffneten Hafens eine Tonnengebühr von 5 Sen für jede Registertonne oder für jede Einheit von 10 Koku\*) Ladungskapazität zu entrichten.

Ist jedoch eine Gebühr von 15 Sen für jede Registertonne oder für jede Einheit von 10 Koku Ladungskapazität auf einmal bezahlt worden, so ist innerhalb eines Jahres für den betreffenden Hafen eine weitere Tonnengebühr nicht zu zahlen.

Der Absatz 3 des Artikels, sowie der Rest des Gesetzes sind unverändert.

Zu Artikel 6 Abs. 2 ist zu bemerken, dass mit der daselbst erwähnten »Mittheilung« die Strafaufgabe der Artikel 94 und 95 des Zollgesetzes vom 13. März 1899 (cfr. s. pl. Bericht B 77 vom 20. März d. J.) gemeint ist.

Die am Schlusse des Gesetzes in Aussicht genommene Einführungs-Verordnung ist bisher noch nicht erschienen.

## Schiffbau.

**Stapellauf.** Am 18. Juli fand von der Actiengesellschaft »Weser« der Stapellauf des kleinen Kreuzers »Niobe« statt. Das Schiff, gebaut für die Kaiserl. Marine, hat folgende Hauptabmessungen: Länge ca. 100 m, grösste Breite 11,8 m, Tiefe ca. 7 m, Tiefgang ca. 4,85 m. Der Schiffskörper besteht aus deutschem Stahl, mit Längs- und Querspanten. Die Baukosten des etwa 3800 T. grossen Kreuzers betrug, excl. Armirung, 3 350 000 M. Zur Fortbewegung dienen zwei dreiflügelige Schrauben aus Bronze, welche durch je eine dreifache Expansionsmaschine mit vier Cylindern angetrieben werden. Letztere sollen zusammen 8000 Pferdestärken indiciren und dem Schiffe eine Geschwindigkeit von etwa 21 Knoten ertheilen. Zur Dampferzeugung werden in zwei wasserdicht von einander getrennten Räumen acht Wasserröhrenkessel nach dem System Thornycroft aufgestellt, welche mit 15 Atmosphären Ueberdruck und künstlichem Zug arbeiten. Ausser diesen zwei Hauptdampfmaschinen erhält das Schiff noch weitere 36 einzelne Dampfmaschinen mit zusammen 46 Dampfcylindern. Drei Dynamomaschinen dienen zur elektrischen Beleuchtung sämtlicher Schiffsräume, zum Betrieb der beiden grossen Scheinwerfer, der Signalapparate und endlich der zu den verschiedenartigsten Zwecken bestimmten Elektromotoren. Die letzteren besorgen u. A. das Heben der Munition, der Kohlen, der Bote und die Ventilation der bewohnten Räume. Das Schiff erhält acht Bote, darunter ein Dampfbeiboot, sowie zwei leichte stählerne Pfahlmasten zu Signalzwecken mit Signalrazen und Gaffeln. Die Armirung besteht aus 10 Stück 10,5 cm, vierzehn Stück 3,7 cm Schnellfeuergeschützen und 4 Stück 8 mm Maschinengewehren, sowie aus zwei Breitseiten-Unterwasser-Torpedo-Ausstossrohren. Die Besatzung wird 250 Mann betragen.

**Stapellauf.** Auf Tecklenborgs Werft A.-G. lief am 24. d. M. der erste der beiden Dampfer glücklich vom Stapel, die der Norddeutsche Lloyd dieser Werft im Juni v. J. für seine Baltimore-Linie in Auftrag gab. Der Dampfer erhielt den Namen »Köln«. Das neue Schiff ist 131 m lang, 16,5 breit und 13 m tief, mithin das grösste Fahrzeug, das überhaupt an der Weser bisher gebaut wurde. Das Schwesterschiff, die »Frankfurt«, steht grösstentheils beplattet auf den Helgen und wird voraussichtlich auch in einigen Monaten zu Wasser gelassen werden können. Auf den Helgen befindet sich ausser den beiden Lloyd dampfern noch ein Dampfer für Hamburger Rechnung von ca. 1000 Tons, der bereits völlig mit der Aussenhaut bezogen ist. Da die Werft ausserdem noch den Bau eines Dampfers für die Newyorker Linie des Norddeutschen Lloyd übernahm, kann man sich ein ungefähres Bild von der eifrigen Thätigkeit machen, die zur Zeit auf dieser Werft herrscht. Darin aber, dass der Norddeutsche Lloyd Tecklenborg's Werft unlängst den dritten gleichzeitig im Bau begriffenen transatlantischen Dampfer in Auftrag gab, liegt auch wieder der beste Beweis für das Vertrauen, das der Lloyd der Werft entgegenbringt und für deren Leistungsfähigkeit, da die Lieferfristen für diese Kolosse so kurz als möglich bemessen sind.

\*) 1 Koku = 180,39 £

# Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (Juni).

Gattung	Dimension	Tonnage	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classifica- tions-Ges.
a. deutsche Werften.						
Kr.	371'x67'x25'7"	11081 Dpl.	Deutsche Reichsregierung	Germania-Werft, Kiel	Kaiser Wilhelm d. Gr.	
PD.	430'x54'x31'	8200 T.	Hamburg-Amerika Linie	Reiherstieg-Schiffswerft, Hamburg	Athesia	G
..	239'2"x39'5"x9'5"	1800 "	?	H. C. Kiehn, Hamburg	Johanna Kiehn	
FD.	240'x35'x19'9"	2100 "	E. v. d. Ohe & Lund; Bergen	Henry Koch, Lübeck	?	
PD.	500'x60'x38'	16750 Dpl.	Norddeutscher Lloyd	Vulkan, Stettin	König Albert	G
..	390'x47'8"x31'	—	Deutsche Austral. D.-Ges., Hamburg	Flensburger Schiffbau-Gesellschaft	Hamburg	G
b. englische Werften.						
FD.	248'x35'x20'6"	—	Bruusgaard & Co., Norwegen	Wood, Skinner & Co., Newcastle	Hugin	N
..	445'x48'x34'	—	Manchester Line	Furness, Withy & Co., W.-Hartlepool	Manchester Corp.	L
..	353'x46'6"x27'4"	—	H. H. & C. T. Jones, Cardiff	J. Readhead & Sons, S. Shield	Enidwen	
..	377'x45'6"x29'9"	5000 gr.T.	Empreza National, Lissabon	Rayelton & Dixon, Middlesbrough	Portugal	
..	250'x35'x22'4"	—	Ver. Dampf.-Ges., Copenhagen	Stephenson & Co., Hebburn o. T.	Garonne	N
..	435'x54'x40'	—	Milburn & Co., London	R. & W. Hawthorn, Lesslie & Co.	Survey	
..	372'x48'x30'11"	—	North of Ireland S. C., Belfast	Craig, Taylor & Co., Thornaby	Ormley	
..	295'x43'x21'	3600 d.w.	Comp. Naviera Vascongada, Bilbao	W. Pickersgill & Sons, Soutwick	Randaras	L
..	341'x47'x27'4"	—	Elswick, S. S. C., Newcastle	Wm. Gray & Co., West-Hartlepool	Elswick Park	
..	325'x46'x24'9"	4850 d.w.	Gladstone & Co., W.-Hartlepool	Ropner & Son, Stockton	Grosmont	
..	300'x42'x21'9"	—	Miller & Richards, Glasgow	Wm. Gray & Co., West-Hartlepool	Mavisbrook	
..	336'x47'x24'10"	—	Herskind & Co., W.-Hartlepool	Richardson, Duck & Co., Stockton	Rowena	
..	352'x48'x28'4"	3860 gr.T.	Evan Th. Radcliffe & Co., Cardiff	S. P. Austin & Son, Sunderland	Swindon	
..	268'x37'9"x19'9"	—	Unbekannt	W. S. Armstrong, Whitworth & Co.	Vernlam	
PD.	500'x57'x13'9"	11500 d.w.	W.-India & Pacific S. S. Comp.	T. B. Seath & Co., Rutherglen	Atlantian	
FD.	118'x22'x11'3"	—	Eine Manchester Firma		Kittiwake	
c. schottische Werften.						
FD.	—	1300 gr.T.	Vereinigte D. Ges. Copenhagen	Eine Renfrew Firma	Algarve	
..	340'x46'x26'5"	5800 d.w.	Auchen S. S. Co.	Russel & Co., Port Glasgow	Auchenarden	L
PD.	150'x38'x11'9"	—	Birkenhead Ferries Corp.	John Scott & Co., Kinghorn	Cloughton	
FD.	235'x33'x17'	1200 gr.T.	Eine holländische Rhederei	Carmichael Maclean & Co., Greenock	Eemshoorn	B
..	345'x45'x26'9"	5600 d.w.	Glasgow S. S. Company	A. M'Millan & Son, Dumbarton	Kelvingrove	L
PD.	160'x32'x17'4"	—	Eine brasilianische Rhederei	Murdoch & Murray, P. Glasgow	Neptuno	
FsD.	105'x21'x11'7"	185 gr.T.	South African Fisheries Comp.	Mackie & Thomson, Govan	Undine	L
FD.	165'x24'x13'6"	—	Newc. Wallsend Coal Comp.	Murdoch & Murray, P. Glasgow	Wallsend	
2FsD	jo 110'x20'3"x11"	160 gr.T.	N. British F. Co., Aberdeen	Hall, Russell & Co., Aberdeen	Bon Venue, Bon More	
..	—	400 d.w.	Russische Regierung	Simons & Co., Renfrew	Unbekannt	B
FD.	420'x51'x32'6"	8200 d.w.	Asiatic S. N. Comp., Liverpool	Connell & Co., Scotstoun	Rajah	
..	282'x40'9"x20'6"	—	Spreading, Marshal & C., Sunderland	Blyth, Shipp. Comp., Blyth	Somerford	L
PD.	425'x50'x35'	5500 gr.T.	Royal Mail S. S. Comp.	R. Napier & Sons, Govan	Tagus	
FD.	330'x45'6"x26'6"	3600 gr.T.	Galbraith, Pembroke & Co., London	W. Hamilton & Co., Port Glasgow	Winchester	
PD.	322'x44'x31'	3800 d.w.	Nederland D. Ges., Amsterdam	Carmichael Maclean & Co., Greenock	Ball	B
FD.	200'x30'x15'4"	800 gr.T.	H. Tyrer & Co., Liverpool	Dundee Shipb. Comp.	Prestonian	L
..	235'x34'6"x18'9"	2100 d.w.	Th. B. Stott, Liverpool	R. Duncan & C. Port Glasgow	Sparton Chief	
d. irische Werften.						
FD.	440'x55'x33	7370 gr.T.	J. P. Corry & Co., London	Workman, Clark & Co., Belfast	Star of Australia	L

b) Ausserdem 1 Schleppdampfer; c) 2 Leichter.

Anmerkung. PD. bedeutet Passagierdampfer; FD. Frachtdampfer; FsD. Fischdampfer; Kr. Kriegsschiff; S. Segler; TD. Tankdampfer; FS. Feuerschiff. — G. Germanischer Lloyd; L Lloyd-Register; B Bureau Veritas; N Norske Lloyd.

**Stapellauf eines Hamburger Dampfers.** Am 25. Juni lief auf der Werft von Richardson Duck & Co. in Stockton on Tees der für die Herren A. C. de Freitas & Co. erbaute Dampfer »Sparta« vom Stapel. Die Dimensionen des neuen Schiffes sind: Länge zwischen den Perpendikeln 300', Breite 42', Höhe 28'6". Das Schiff erhielt Maschinen von Blair & Co. Lim. Stockton on Tees und soll in die Brasilfahrt der obigen Rhederei eingestellt werden. Die »Sparta« ist nach dem Spardeck-System unter specieller Aufsicht vom Engl. Lloyd gebaut, wird 4300 Tons Tragfähigkeit haben und 5500 Tons Maassgut nehmen können. Der Dampfer erhielt Einrichtung für 24 Passagiere erster Klasse, wird mit Rauch- und Damensalon versehen und soll eine Fahrt von 11 Knoten erreichen. Gegen Ende August wird das Schiff zur Ablieferung gelangen.

## Vermischtes.

**Folgenden Eis- und Wetterbericht** von dem Nordatlantischen Ozean sendet der »W.-Z.« Herr Habenicht in Gotha für den Juni: Ueber den Nordatlantic war das Wetter fort-

gesetzt gemässigt. Hervorragend schön war es während der ersten Hälfte des Juni östlich vom 30. Meridian und desgleichen südlich vom 38. Parallelkreis. Die Stürme verfolgten normale Zugstrassen, also nördlichere wie im Frühjahr. Sie beschränkten sich mehr auf den westlichen Theil des Ozeans besonders in der Zeit vom 1.—15. Juni. Sie nahmen ab an Häufigkeit und Stärke. Während der ersten Hälfte des Monats wurde eine grosse Menge Treibeis nordöstlich vom Cape Race (Neufundland) angetroffen, es verbreitete sich über ein Gebiet von 200 Seemeilen Länge und 100 Meilen Breite. Das Eis, welches früher auf dem 50. Meridian nach Süden trieb, scheint in seinem Kurs auf dem 42. Parallelkreis gehemmt worden zu sein. Für den Juli prophezeit die Wetterwarte zu Washington Folgendes: Im Allgemeinen schönes Wetter über dem Nordatlantic. Leichte Winde und frische Brisen herrschen vor. Gelegentlich treten mässige Stürme nördlich längs der Dampferstrassen und östlich der amerikanischen Küste, nördlich vom 35. Breitengrad auf. Während des letzten Theils vom Monat beginnt die Jahreszeit der westindischen Sturmcyklone (Hurricane). Nebel werden die transatlantischen Dampfer zwischen dem 40. und 70. Meridian, besonders häufig südlich von den



Virgin Rocks, sowie in der Nachbarschaft von Flemish Cap und Sable Island, Eisberge in der Nähe von Belle Isle, sowie östlich und südöstlich von Neufundland und nahe dem 50. Meridian, nördlich vom 42. Parallel. Ueber Europa war die Luftdruckvertheilung, entsprechend den Verhältnissen über dem nordatlantischen Ozean, gleichmässig. Erst vom 25. an machte sich ein flaches atlantisches Minimum im Norden des Erdtheils bemerklich. Der Nordwesten und das Centrum hatten vorwiegend relativ hohen Druck. Daher war das Wetter, bei schwacher Luftbewegung vorwiegend heiter und trocken in Mitteleuropa, nur vom 12. bis 16. und 27. 30. traten Niederschläge auf. Am 1. Juli zeigte sich nach längerer Zeit das erste tiefere atlantische Minimum im Westen von Schottland und brachte Nordwest- und Mitteleuropa eine längere Regen- und Kühlungsperiode, welche sich theilweise bis zu Schneefällen auf den Kämme deutscher Mittelgebirge und in höheren Alpensthälern verstärkte. Derartige Fälle dürften sich im weiteren Verlauf des Sommers mehrfach wiederholen, und zwar um so wahrscheinlicher, je mehr sich die Schmelzwässer der der diesjährigen grossen Eismassen bei Neufundland, auf ihrer Osttrift im Golfstrom, Europa nähern, wenn auch der Eis-mangel in den Meeren nördlich von Island zunächst noch kürzere Schönwetterperioden zulässt. Zahlreiche schwere Gewitter, begleitet von Ueberschwemmungen in Mitteleuropa, sind als Vorboten sich häufender Niederschläge zu betrachten.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 26. Juli. General-Versammlung. Als Mitglied wird Herr Capt. Bachmann aufgenommen, und ein Capitain zur Aufnahme vorgeschlagen. Herr Capt. Rolfs, der 2. Vorsitzende, widmet Herrn Capt. Woitschewsky auflässig dessen zehnjähriger Thätigkeit als 1. Vorsitzender ehrende und anerkennende Worte, in denen er die Verdienste des Gefeierten um den Verein würdigt. Als Ausdruck der Dankbarkeit übergibt der Redner namens des Vereins dem Jubilar eine Dankadresse, die geschmackvoll und vornehm ausgestattet, mit einem Blumenkranz decorirt auf einem Tisch im Vereinslokale steht. Herr Capt. Woitschewsky dankt dem Vorredner in sichtlich bewegter Stimmung für die ehrenden Worte, sowie dem Verein für die Widmung und verspricht, in gleicher Weise, wie bisher, die Geschäfte des Vereins zu besorgen und die Interessen des Vereins offen und unbekümmert um unbefugte Kritik wahren zu wollen. Für die Verehrung, die der Vorsitzende auch ausserhalb des Vereins geniesst, sprechen verschiedene eingegangene Briefe und Telegramme von den Vorsitzenden der anderen deutschen Seeschiffervereine. Aus allen Kundgebungen geht hervor, dass man die erfolgreiche Thätigkeit des Jubilars zu schätzen weiss und daran knüpfend, die Hoffnung ausspricht, die bewährte Kraft noch lange im Dienste des Verbandes wirken zu sehen. — Eingegangen: vom Reichsversicherungsamt die Empfangsbescheinigung der Verhandlungen des Verbandstages; von der Deputation für Handel und Schifffahrt ein Schreiben, in dem, bezugnehmend auf eine Seeamtsverhandlung, darauf hingewiesen wird, dass die deutschen Segelhandbücher den fremden vorzuziehen seien; von der Seewarte zwei Exemplare des Segelhandbuchs für den Englischen Kanal; der Jahresbericht des Vorstandes Hamburger Rheder; eine Flugschrift »Ab-schaffung der Haftung der Rheder für Collisionssachen; Jahresbericht des Stettiner Seeschiffervereins. — Die Tagesordnung: Abänderung der Vereinsstatuten, hat eine sehr eingehende Erörterung zur Folge. Handelt es sich doch darum, auch solche seekundige Personen in den Verein als ordentliche Mitglieder aufzunehmen, die, Inhaber eines Schifferpatents für grosse Fahrt, zur Zeit der Aufnahme als erste Steuerleute fahren. Die Aufnahme eines jeden Seeschiffers

als Mitglied, mag derselbe als Seeschiffer oder erster Steuer-mann fahren, soll nach dem Vorschlag des Vorstandes in Zukunft einer Wahlprüfungskommission unterbreitet werden, nach deren Bestätigung die Aufnahme durch Ballotage, wie bisher, erfolgen würde. Der erste Antrag, die Aufnahme betr., wird, nachdem sich die Meinungen geklärt haben, mit grosser Majorität angenommen, der zweite Vorschlag hinsichtlich der Wahlprüfungskommission, konnte wegen vorgeschrittener Zeit nicht vollkommen erledigt werden. Es handelt sich jedoch nur noch um Fragen mehr redactioneller Natur, die in der nächsten Sitzung am 2. August entschieden werden.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 19. Juli abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung, welche sehr gut besucht war und unter Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurden zunächst 4 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen und ein Mitglied vom Verein der Seesteuerleute im Emsgebiete nach hier über-geschrieben. An Eingängen lagen vor: Dankschreiben einer Wittve eines Mitgliedes für das gewährte Wittwengeld; Zuschriften von Mitgliedern aus Hongkong, Genua, Antwerpen, Kopenhagen und hier; die Austrittserklärungen von 2 Herren; eingegangen waren ferner eine Zeitschrift vom Deutschen Patrioten-Bunde-Leipzig. Verlesen und besprochen wurde dann ein Artikel einer hiesigen Zeitung betr. Invaliditäts- und Altersversicherung für Seelente, sowie ein anderer, betr. die Rückkehr des Schiffes »Margretha«, Capt. Rasch, nach Antwerpen, in welchem mitgetheilt wird, dass dieser Herr es fertig gebracht habe, die gesamte Mannschaft im Ausland abzu-mustern; es wurde der Hoffnung Ausdruck gegeben, dass es dennoch gelingen möge, die erforderlichen Zeugen für die Handlungen desselben zu gewinnen, um somit endlich dem Treiben dieses Herrn Einhalt thun zu können. Hierauf wurde zur Tagesordnung übergegangen und beschlossen, das Mitglied 855 aus dem Verein auszuschliessen. Beschlossen wurde ferner, dass der Stellenvermittler des Vereins vom 1. Juli d. J. ab von den Vereinsbeiträgen befreit sein sollen. Hierauf wurde über den Antrag des Verwaltungsrathes betr. Namensänderung des Vereins verhandelt und nach eingehender Diskussion bestimmt, dass mit dem 1. Januar 1900 der Name des Vereins in »Verein deutscher Schiffs-Capitäne und Officiere Hamburg« abzuändern sei. Die hieraus sich ergebenden Statutenänderungen sind der General-Versammlung des October vorzulegen. Weiter war vom Verwaltungsrathe vorgeschlagen worden, die Vereinsversammlungen in Zukunft während der Zeit vom 15. Juli bis 15. September ausfallen zu lassen. Nach eingehender Besprechung und Begründung dieses Antrages wurde derselbe ebenfalls mit der Bestimmung angenommen, dass die betr. Statutenänderungen und Vorschläge der General-Versammlung des October zu unterbreiten seien. Nachdem hierauf noch eine Ersatzwahl zum Verwaltungsrathe vorgenommen war, wurde die ausserordentliche General-Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 14. Juli 1899.

Der in Aussicht gestellte Aufschwung in Getreidechartern ist während der letzten Woche erfolgt, wir können gegenwärtig Frachten nach Cork f. O. zu 3 s 6 d. für grosse Schiffe und 2 s 10 1/2 d bis 3 s nach ausgesuchten Häfen berichten. Eine beschränkte Nachfrage für Boote mit gemischter Ladung von Hafer und schweren Getreidearten dauert noch fortgesetzt an, einige weitere Anschlüsse mögen zu 2 s 3 d und 2 s 9 d vom »Ranger« nach ausgesuchten Häfen bewirkt werden. Die Nachfrage nach Getreideräumen später als August-Beladung ist noch nicht lebhaft; Cork f. O.-Schiffe

können gegenwärtig über 3 s 6 d nicht placirt werden. Die Nachfrage nach prompten Booten vom Golf scheint zur Zeit gedeckt zu sein; die ungewöhnlich guten Raten, die für prompte Boote erzielt worden, haben einen Aufschwung im Preise zur Folge gehabt. In Folge dieses plötzlichen Aufschwungs in Getreidechartern beobachten die Rheder in letzter Zeit eine abwartende Stellung, der zufolge »Deal« und »Timber« vernachlässigt werden. Für allgemeine Zwecke ist der Bedarf nach Dampferräumen nicht lebhaft. — In der Lage unseres Segelschiffmarktes ist keine aktuelle Aenderung eingetreten. Räumtebedarf herrscht fortgesetzt in allen Branchen, am meisten für Stückgutladung oder »Lumber« nach Südamerika. Raten bleiben ohne Aufschwung.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	2 1/4 d	10/	7/6	10/
London,	3d	12/6	9/	12/6
Glasgow,	3d	15/	10/	15/
Bristol	3 3/4 d	17/6	11/3	15/
Hull	4d	15/	12/6	15/
Leith	4 1/4 d	15/	12/6	17/6
Newcastle	4d	15/	12/6	15/
Hamburg	55 s	18c.	12 cents.	50 mk.
Rotterdam	9c.	18 cts.	15 cts.	12a14c.
Amsterdam	9c.	18 cts.	15 cts.	12a14c.
Kopenhagen	3/	17/6	15/	20.
Bordeaux	3/3	25 cts.	20c.	\$ 5
Antwerpen	4d	13/9	10/	17/6
Bremen	60 s	18c.	15c.	12c.
Marseille	3/1 1/2 a 3/3	22/6	17/6	20/a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 12 c. — Hamburg 20 c.  
— Rotterdam 25 c. — Amsterdam 25 c. — Kopenhagen 1/4 d.  
— Antwerpen 20 c. — Bremen 20 c. — Marseille — c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork I. O.	N. Y.	Balt.	Direct.	Continent.	Shanghai.
				U. K.		
Getreide p. Dpfr.	3/6	3/6	3/	3/1 1/4	.....	
Raff. Petrol. p. Segel ....	.....	.....	2/6a3/4 1/2	.....	24c.	
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.		
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....		
Raff. Petrol. per Segel	21 1/2 c.	20c.	16c.	21 1/2 c.		

## Sprechsaal.

(Eingesandt.)

In No. 28 der »Hansa« referirten Sie kurz über den Inhalt des britischen Consulsberichts aus Portland und meinten am Schlusse des Artikels, der Vorschlag des Herrn Laidlaw's hinsichtlich der Errichtung eines Missionshauses »ist wohl seine Anschauung als Privatmann nicht als Consul. Deshalb beschränken wir uns lediglich auf ihre Registrierung.« M. E. ist diese letzte Aeusserung des Consuls gerade der springende Punkt des ganzen Berichtes. Die Idee des Briten ist so vorzüglich und wenn jemals verwirklicht so zweckentsprechend, dass ich mich sehr dazu gefreut habe. Ja, nur der milde, von einem frommen Herzen ausgehende Einfluss einer Missionsgesellschaft ist im Stande, die Matrosen aus den Klauen der Heuerbaase zu befreien und sie erkennen zu lassen, dass der Arbeitgeber es mit ihnen besser meint. Nicht durch Gewalt, nicht durch Drohung lässt sich der Seemann von dem einmal als richtig erkannten Wege abbringen, wohl aber durch gute Worte, freundliche Behandlung und religiöse Andacht. Das Bewusstsein an einer Stelle, im Missionshause, zu jeder Zeit willkommen sein, hat für den Seemann etwas Stärkendes, seinen Charakter befestigendes Gefühl. Wäre in Portland eine Missionsanstalt nach dem Muster unserer deutschen Seemanns-Mission, die Macht der Heuerbaase wäre längst gebrochen. Dass meine Meinung auch in Deutschlands einflussreichen Schifffahrtskreisen getheilt wird, habe ich durch die mit grosser Stimmenmehrheit angenommene Resolution gesehen, die der Nautische Verein in diesem Frühjahr einbrachte. Hier ihr Wortlaut:

»Der Deutsche Nautische Verein beschliesst, den Herrn Reichskanzler zu bitten, bis auf Weiteres eine Summe von jährlich 30 000 Mark für die Unterstützung bestehender und neu zu errichtender Seemannsheime im Auslande aus Reichsmitteln zur Verfügung stellen zu wollen.« B. T.

Gestatten Sie nun auf Ihre Ausführungen Satz für Satz zu antworten. Die »Shipping Gazette«, in der der Consulsbericht stand, hatte den von Ihnen aus unserem Artikel herausgegriffenen Satz am Schlusse des Berichtes in Klammern gebracht, was u. E. bedeutet: »Diese Worte gehören nicht zum amtlichen Theil der consularischen Abhandlung«. Deshalb unsere Bemerkung. Nun zur Anregung selbst, die Sie den springenden Punkt des ganzen Berichtes zu nennen belieben. Abgesehen davon, dass Herr Laidlaw entschieden wichtigere Fragen in den Bereich seiner Erörterung gezogen hat, als die Errichtung eines Missionshauses, müssen wir Ihrer Anschauung auch insofern entgegenreten, als Sie zu glauben scheinen, der Matrose sei durch gute Worte, freundliche Behandlung und religiöse Andacht (soll wohl geistlichen Einfluss heissen) von der Aufrichtigkeit der liberalen Gesinnung der Arbeitgeber zu überzeugen. Nein, mein Herr, dann kennen Sie Jan Maat, wie er denkt, wenn er die Tasche voll Geld hat, nicht. Stellen Sie ihm »Wein, Weib und Gesang« in Aussicht und gackeln ihm verlockende Bilder vor — je unglaublicher desto wirkungsvoller — und er folgt ihren Rathschlägen, einerlei ob Sie zur Partei der Arbeitgeber oder der Heuerbaase gehören. Der Matrose wünscht nach langer Entbehrung auf See materiellen Genuss und abnormen Genuss. Das ist vielleicht zu bedauern, aber auch nicht ganz unerklärlich. Wäre es Anders, dann hätte die Zunft der Heuerbaase in Portland und auch anderswo niemals den Einfluss erringen können, über den sie thatsächlich verfügt. Dann wäre das Heuerbaasgeschäft nicht mehr und nicht minder lukrativ, als dasjenige eines Engagementsbureaus für stellensuchende Kaufbelesenen, Handwerker etc.

Und nun kommen wir zum springenden Punkt Ihrer Auslassungen, nämlich zu Ihrer Verwechselung zwischen Missionsanstalt und Seemannsheim. Ein Seemannsheim, deren Hausordnung keinerlei Zwang in religiöser Hinsicht vorschreibt und wenn möglich von einem Seemann geleitet, wird jedem Fahrensmann willkommen sein, sofern die Bequemlichkeiten und die verabreichten Speisen und Getränke nichts zu wünschen übrig lassen.

Die vom Deutschen Nautischen Verein an den Reichskanzler gerichtete, von Ihnen bereits citirte Bitte, erwähnt mit keiner Silbe, dass in den Seemannsheimen das religiöse Moment im Vordergrund stehen sollte. Andererseits können wir auf den Wortlaut einer Resolution desselben Vereins in derselben Angelegenheit aus dem Jahre 1887 hinweisen, wo sich folgende Worte finden: »Wünschenswerth ist aber, dass die gedachten Einrichtungen wie bisher ausser den Geistlichen auch den an den betreffenden Orten ansässigen Consulsvertretern und deutschen Geschäftsleuten unterstellt werden.«

Die in diesem Jahre beantragte jährliche Staatsunterstützung von 30 000 Mark soll u. E. dazu dienen, dem deutschen Seemann im Auslande eine Stätte zu gewähren, die ihm Schutz gegen die Verlockungen der Heuerbaase bietet und in der er sich nach den Strapazen des Dienstes erholen kann. Die Art, wie er sich zu erholen wünscht, sei es durch Beten, Lesen, Schreiben, Unterhalten etc. muss ihm, so lange sein Benehmen nicht anstössig oder demoralisirend wirkt, absolut freigestellt sein. Jeder Zwang auch der leiseste nach irgend einer Richtung hin, muss unterbleiben, falls die Seemannsheime das halten, was ihr Name verspricht. Das Heim eines Seemanns. D. R.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sillomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Pettizelle oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sillomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 31.

Hamburg, den 5. August.

XXXVI. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Die Ausbildung der Seemaschinen. — Eine Betrachtung über das Strandrecht früherer und jetziger Zeit. — Gerichtsentscheidung. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte — Sprechsaal. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Die Institution of Naval Architects hat kürzlich ihre Jahresversammlung, an der viele Personen in hervorragender socialer und wirthschaftlicher Stellung theilnahmen, abgehalten. Wie in jedem Jahre, so betrafen auch diesmal die Debatten Fragen von allgemeinem Interesse auf dem Gebiete der Schifffahrt oder des Schiffbaues. Es würde zu weit führen auf die verschiedenen Themata einzugehen. Wir beschränken uns eines herauszugreifen: „Der Druck der Schiffe in Trockendocks.“ Wie sich wohl denken lässt, gab der Unfall des deutschen Schnelldampfers »Fulda« in einem Trockendock Liverpools die Veranlassung sich näher mit dieser Frage zu beschäftigen. An der Discussion theilnahmen Personen mit bekannten Namen. Mit Ausnahmen des Oberingenieurs des Mersey-Docks and Harbour Board, der Eigentümerin des bewussten Trockendocks, in dem »Fulda« zum Wrack wurde, waren alle Redner mehr oder minder der Meinung, dass nicht wie von interessirter Seite behauptet, »the excessive overhang« des Schiffes sondern der defecte Zustand der Blöcke im Dock Schuld an der Katastrophe gewesen sind. Ganz besonders war es Sir Edward Reed, der diese

Behauptung aufstellte und auch zu begründen wusste. Der Redner führte unter Anderem für seine Anschauung dasselbe Argument ins Feld, das wir s. Z. bei Besprechung des Falls benutzten. Er sagte: »Die Fulda ist mit demselben »overhang« vorher unzählige Male gedockt, ohne dass ihr etwas passirte. Ein Beweis, dass nicht die Bauart des Schiffes, sondern der Zustand des Docks an dem Unfall Schuld war.« Weiter heisst es an anderer Stelle. »Die von »Fulda« benutzten Blöcke bestanden aus Gusseisen und waren sehr alt, sehr verbraucht und nicht minder defect. Wenn »Fulda« wie es thatsächlich geschehen ist, die Blöcke in Folge ihres Gewichtes zerdrückte, so waren dieselben eben nicht widerstandsfähig genug.« Die »S. G.«, welche den Wortlaut dieser Rede abdruckte, fügte dem letzten Satze die Worte »laughter and applause« bei, wodurch einerseits bewiesen ist, dass Mr. Syster, der schon genannte Oberingenieur, mit seiner Anschauung vereinzelt dasteht und dass andererseits die Mitglieder der »Institution of Naval Architects« anderer Ansicht sind, als der englische Richter, welcher s. Z. die »Fulda« zum Tragen der Kosten verurtheilte. — Wir sind erfreut Dies constatiren zu können.



Nach den im **amerikanischen Bundesschatzamt** eingelaufenen Berichten der **Einwanderungsämter** sind während des letzten Fiscaljahres in amerikanischen Häfen 311 878 Personen, 82 579 mehr als im Vorjahre eingewandert. Bei der Wichtigkeit, die amerikanische Häfen hinsichtlich des Auswandererwesens für deutsche Rhedereien bilden, mag folgende Tabelle, welche die Einwanderung in den einzelnen Monaten angiebt, hier Erwähnung finden.

Monat	Fiscaljahr	
	1899	Zunahme
Juli . . . . .	17 114	2 163
August . . . . .	16 779	2 884
September . . . . .	25 380	4 930
October . . . . .	25 459	4 413
November . . . . .	22 718	7 548
December . . . . .	17 833	4 170
Januar . . . . .	10 683	1 054
Februar . . . . .	14 478	2 751
März . . . . .	29 704	4 188
April . . . . .	40 276	6 202
Mai . . . . .	53 954	21 600
Juni . . . . .	37 500	20 676
Zusammen 311 878		82 579

Für den Zuwachs der Einwanderung lassen sich verschiedene Gründe anführen. Jedenfalls ist der für die Ver. Staaten glückliche Krieg mit Spanien ein Hauptgrund, der eine Rückkehr der Prosperität und demzufolge einen grösseren Andrang der Einwanderer zur Folge hatte. Mr. Powderly, der Generalcommissar für das Einwandererwesen, erwartet in den nächsten Monaten einen weiteren Zufluss des Einwandererstromes, weil vom Auslande bezüglich der Oertlichkeit von Ackerbauländereien viele Anfragen eingelaufen sind, woraus er auf ein Zuwachs der sich mit der Landwirthschaft beschäftigenden Bevölkerung schliesst.

Amtlich herausgegebene statistische Angaben über den **Verkehr in französischen Häfen** im ersten Halbjahr 1899, gewähren im Sinne Frankreichs ein ganz erfreuliches Bild. Sowohl Ein- als Ausfuhr, durch französische wie durch ausländische Schiffe, haben an Raumgehalt resp. Gewicht gegen die Vorjahre zugenommen. Die Einfuhr stieg von 6 534 928 T. in 1897 auf 7 955 552 T. in 1898 und 8 209 785 im ersten Halbjahr 1899; die Ausfuhr in den genannten drei Halbjahren von 4 870 275 auf 5 260 103 resp. 5 835 632 T. Der Antheil französischer Schiffe in der Einfuhr wuchs von 2 164 686 in 1898 auf 2 297 847 im Rechnungshalbjahr und derjenige der Ausfuhr von 2 107 692 auf 2 157 533 T. Ist auch in erster Linie der Thätigkeit ausländischer Schiffe das Wachsen der ein- bzw. ausgeführten Waaren zuzuschreiben, so darf der französische Kaufmann und Rheder — solange nicht eine augenscheinliche Abnahme stattfindet —

noch immer auf die Wiederkehr besserer Tage hoffen.

Aus **Marseille** erfahren wir, dass dort eine **Segelschiffsrhederei** grossen Stils in der **Bildung begriffen ist**. Beabsichtigt wird zwischen dem Domicil der Rhederei und Australien, Neu Caledonien, San Francisco, Chile Frachtverbindungen aufrecht zu erhalten. Die Schiffe, von denen das erste bereits Anfang nächsten Jahres den Bauauftrag-gebern überliefert werden soll, werden an der Loire gebaut. Ihre Grösse ist auf 2 500 R.-T., die Segelfläche auf 3000 Quadratmeter und die Besatzung auf je 25 Mann festgesetzt; getakelt werden die Neubauten als Dreimast-Barken. Der Vorsitzende der Gesellschaft, M. Salles, hat berechnet, dass aus der staatlichen Meilenprämie, 1 Fr. 70 c. per T. für jede zurückgelegten tausend Meilen, allein 120 000 Fr. jährlich zusammenkommen. Mit dieser Unterstützung, heisst es in dem Rundschreiben an die Interessenten, wird die Rhederei im Stande sein, jede auswärtige Concurrenz erfolgreich bekämpfen zu können.

Immer mehr findet die **Telegraphie ohne Draht** zum Nachrichtenaustausch auf See, Vervollständigung und Verbreitung. Marconi's Erfolge zwischen der englischen und französischen Küste über North Sand Head- und East-Goodwin-Feuerschiff sind längst übertrumpft worden. Zwei Ingenieure, Schäfer und Russo d'Asar, haben unabhängig von einander dieser modernsten Erscheinung auf electrotechnischem Gebiete ihre Kräfte gewidmet. Mit dem Schäfer'schen Apparat fand im Juli ein Versuch im nördlichen Adriatischen Meere auf der Strecke Fiume—Abbazia—Pola statt. Es gelang eine Uebertragung telegraphischer Nachrichten auf eine Entfernung von 61 Kilometern herzustellen. Die Sendestation befand sich an Bord des Schiffes »Spirito« im Hafen von Fiume, die Luftleitung betrug 30 Kilometer. Die Empfangstation war auf verschiedenen Dampfern untergebracht. Bei den nachfolgenden glücklichen Experimenten ist besonders hervorzuheben, dass die als Empfänger dienende Schäfer'sche Platte, ein Ersatz der Marconi'schen Trittröhre, nur mit einer Erdleitung verbunden war. Bei 61 Kilometer Entfernung waren die mit einander experimentirenden Schiffe durch mehrere ins Meer reichende Landzungen für einander vollständig verborgen. Sofern die angewandten Ströme nicht aussergewöhnlich stark zum Austrag kamen, war das Ergebniss bemerkenswerth. Mithin also der Zweck der Erfindung, die Anwesenheit von Schiffen schon in grossen Abständen kund zu thun, erfüllt. Der Apparat des italienischen Ingenieurs Russo d'Asar

mit dem im Hafen von Spezia auch im Juli Untersuchungen gemacht sind, beruht auf demselben Grundsatz, von dem Marconi ausging, nämlich, dass die Schwingungen einer gleichmässig bewegten Luft- oder Wasserschicht vom menschlichen Ohre auf bedeutende Entfernungen wahrgenommen werden können. Auf den Bahnen Marconi's weiter wandernd, verfertigte Herr Russo einen aus Schallempfänger und Schallanzeiger bestehenden Apparat. Der Erstore giebt den Rythmus der Bewegung genau wieder, während der Anzeiger die Richtung der Schallwellen feststellt. Die Versuche, denen hervorragende Fachleute, Ingenieure und Seeofficiere beiwohnten, sind glänzend verlaufen. — Angesichts vorstehender Thatsachen wiederholen wir, was schon oft gesagt ist: Die Telegraphie ohne Draht wird für die Seeschifffahrt im Sinne einer sicheren Navigation zu grosser Bedeutung gelangen.

Das am 30. Juni d. J. zum Abschluss gelangte Berichtsjahr des amerikanischen »Bureau of Navigation« ist, soweit der **amerikanische Schiffbau** in Betracht kommt, von grosser Bedeutung. Zum ersten Male, solange in den Ver. Staaten Schiffe gebaut worden sind, übersteigen die aus Stahl und Eisen gebauten Schiffe an Raumgehalt die Neubauten aus Holz. Wenngleich dem Europäer diese Nachricht wie ein Märchen klingt, ist sie doch Thatsache. Glaubwürdiger und erklärlicher wird die Mittheilung, wenn man berücksichtigt, dass etwa die Hälfte der gesammten Neubauten in den Staaten für Segelschiffsrhedereien, für die Fahrt an der Küste und für diejenige auf den grossen Seen bestimmt ist. Ganz besonders letzterem Zweck genügen Holzschiffe, Dampfer, Barge und auch Gaffelschooner, die wegen des in der Nähe befindlichen Waldreichthums preiswürdiger als Stahl- oder Eisenfahrzeuge sind. Von weiterer Bedeutung für den diesjährigen Schiffbauausweis ist noch, dass, mit Ausnahme von 1891, die neugebaute Räumte an Umfang die Bauerzeugnisse der letzten fünf und zwanzig Jahre übertroffen hat. Im Berichtsjahre sind 1428 Schiffe zu 320 867 T. gegen 1384 zu 369 302 T. in 1891 und 2027 zu 583 450 in 1855, dem Recordjahr in der amerikanischen Schiffbauindustrie, vom Stapel gelaufen. Ferner wurden in 1898/99 22 Schiffe ausländischer Construction zu 30 181 T. der amerikanischen Handelsmarine einverleibt. Im Bau befanden sich Ende Juni ca. 100 000 Tons, die bestimmt im Laufe des kommenden Jahres den Bauauftraggebern überwiesen werden können.

Wir haben bereits in No. 19 die **Missheiligkeiten** beleuchtet, die in **San Francisco** durch zwei von einander unabhängig Sanitätsbeamte hervor-

gerufen werden, wenn die **Ausübung der Quarantaine-gesetze** in Frage kommt. Trotzdem, gelegentlich einer Meinungsverschiedenheit beider Beamten der später angerufene Gerichtshof zu Gunsten des von der Bundesregierung Berufenen entschied und Diesem allein die endgültige Befugnis, Schiffe mit Quarantaine zu belegen, zuerkannte, macht gegenwärtig ein neuer Fall von sich reden, der durch die **Rivalität** beider Beamten hervorgerufen ist. Der Toyo Kisen Kaisha Dampfer »Nippon Maru« kam von Honolulu, wo wegen eines auf der Reise geschehenen Todesfalles infolge Bubonen-Pest das Schiff drei Tage Quarantaine erhalten hatte. In San Francisco angekommen und von beiden Sanitätsbeamten, dem des Staates Californien und dem Bundesbeamten inspicirt, erhielt der Dampfer von Letzterem, nachdem seine Räumlichkeiten drei Tage lang einer starken Schwefelräucherung unterworfen gewesen waren, die Erlaubnis zu docken. Als die Löscharbeiten schon im Gange waren, ging der Schiffsführung des »Nippon Maru«, auf Veranlassung des californischen Beamten, die Ordre zu; das Schiff sofort zur Quarantainestation zu bringen, zwecks abermaliger Ausräucherung. Infolge dieser erneuten Procedur, die anscheinend sehr gewissenhaft durchgeführt wurde, erlitt die Ladung schwere Beschädigungen, die gutwillig zu decken sich sowohl die Rhederei als die Versicherer sträubten. Die Folge ist ein seitens der Toyo Kisen Kaisha gegen den californischen Staat gerichteter Schadenersatzanspruch, dessen Berechtigung von den Klägern damit motivirt wird, dass der californische Beamte unbefugt gehandelt habe. — In lokalen Interessentenkreisen erwartet man bestimmt — und Das mit Recht — eine endgültige Lösung dieses den ganzen Verkehr hemmenden Missverhältnisses. Es herrscht die Ueberzeugung, dass, wie im letzten Falle auch diesmal die Superiorität des Bundesbeamten festgestellt werde. Einerlei in welchem Sinne der Bescheid ausfällt, soll der Bundesbeamte entschlossen sein, beschwerdeführend in Washington vorstellig zu werden. Von diesem Schritt wird erwartet, dass eine Wiederholung particularistischer Auswüchse, wie der geschehene einer war, unmöglich werden. Diesem Wunsche können wir uns im Interesse aller schiffahrt-treibenden Nationen, deren Schiffe in San Francisco verkehren, nur anschliessen.

Der zwischen der **Allan- und Dominion-Line** mit der **Canadischen Regierung** bestehende **Contract** betreffend die Beförderung der Post zwischen England und Canada ist, entgegen der allgemeinen **Annahme**, nicht wieder erneuert worden. Aus welchem Grunde eine Verlängerung des Contractes nicht stattgefunden hat, haben wir nicht erfahren,

wohl aber das Zustandekommen eines neuen Vertrages zwischen der grossen Rhoderei Elder, Dempster & Co., Liverpool, mit der canadischen Regierung. Bisher waren die Endpunkte der Route Liverpool—Quebeck, vom 1. August d. J. geht die nach Canada bestimmte europäische Post von Bristol über Queenstown nach dem Bestimmungsort.

Unter dem Titel „Die Orkane des Nordatlantischen Oceans“ in der letzten Woche des Januar und den ersten Wochen des Februar 1899 hat die Direction der Deutschen Seewarte ein Buch, als Beiheft zu den „Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie“ veröffentlicht. Auf Grund reichhaltig gesammelten Materials, das zum grössten Theil aus Journalauszügen verschiedener Dampf- und Segelschiffe besteht, haben die Herren Dr. E. Herrmann und L. E. Dincklage die nautisch-meteorologische Literatur um ein werthvolles Werk bereichert. Der Leser gewinnt ein übersichtliches Bild der furchtbaren Stürme, denen zahlreiches Schiffspersonal und -Material am Anfang des Jahres zum Opfer fielen.

Der mächtige russische Eisbrecher „Jermak“ erreichte mit einer wissenschaftlichen Expedition an Bord am sechsten Juni Spitzbergen. Trotzdem kompaktes Eis von 6' bis 7' Dicke überwältigt werden musste, lief das Schiff mit zwei Meilen Fahrt. Sowohl diese Leistung als die Thatsache, dass in so früher Jahreszeit niemals vorher ein Schiff die gleiche hohe Breite (79° 10' N.) erreicht hat, bekräftigt die Anschauung Derjenigen, unter ihnen Nansen, die behaupten, mit einem entsprechend stark gebauten Schiff sogar Polareis überwinden resp. durchbrechen zu können, wenn die Maschine über ungewöhnliche — man möchte sagen unbegrenzte — Kräfte verfügt. Wie dem auch sein mag, die Leistung des Eisbrechers war ein Record und ist deshalb werth, mitgetheilt zu werden.

## Die Ausbildung der Seemaschinisten.

Von Professor Walther Lange.

Wir alle freuen uns über den gewaltigen Aufschwung, welchen die Schiffsbautechnik genommen. Wir freuen uns, dass auf diesem Gebiete deutsches Wissen und Können den deutschen Gewerbefleiss mit so erfreulichem Erfolge führt. Und wenn man mit bewundernden Gefühlen die gewaltigen Gebilde, die schwimmenden Paläste, die schwimmenden Festungen sieht und wenn man sich vergegenwärtigt, welche Unsummen von technischem Wissen, von technischem Können dazu gehört, um solche Gebilde zu gestalten, dann darf sich auch unser Blick nicht verschleiern, wenn man die Ansprüche

beurtheilt, welche an den Leiter der Schiffsmaschinen und der vielen übrigen sehr complicirten maschinellen Einrichtungen auf Schiffen gestellt werden.

Es genügt nicht, den Schiffbau erfolgreich zu betreiben und Wunderleistungen der Technik im Schiffbau der erstaunten Mitwelt zu zeigen, sondern es gehört zur Entwicklung der Dinge auch, dass die Techniker, welche im Schiffskörper die gewaltigen Dampfmaschinen und die vielen Hilfsmaschinen bedienen und leiten, auch befähigt sind, ihrem Beruf erfolgreich vorzustehen. Was kostet bei der praktischen Schifffahrt die Entwicklung der zum Fortbewegen des Schiffs erforderlichen Leistungen der Maschinen? Und wenn die Leitung dieser gewaltigen maschinellen Einrichtungen nicht eine auf der Höhe der Zeit stehende ist, kann man sich dann wohl von einem materiellen Erfolge allzuviel versprechen? Die wichtige Stellung des Seemaschinisten an Bord als Techniker ergibt sich bei näherer Betrachtung sofort. Und dürfte es da nicht am Platze sein, der Frage der Ausbildung des Seemaschinisten näher zu treten? Ich glaube, dass es sehr wohl geboten ist, die Ausbildungs- und Prüfungsfrage des Seemaschinisten hier näher zu erläutern und zu kritisiren.

Auf Grund der Gewerbeordnung sind im Jahre 1879 vom Reichskanzler Vorschriften erlassen, behandelnd den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Maschinisten auf Seedampfschiffen. Diese Vorschriften haben im Laufe der Zeit verschiedene Wandlungen erfahren. Zur Zeit ist in Kraft die Verordnung vom 26. Juli aus dem Jahre 1891. Es scheint auch, dass zur Zeit Aenderungen dieser Vorschriften beabsichtigt sind und zwar in der Richtung, dass die Ansprüche an die Candidaten, welche das Patent als II. Maschinist erwerben wollen, erhöht werden sollen.

Es sei mir gestattet, die jetzt bestehenden Vorschriften einer Kritik zu unterziehen. Ich muss aber vorher in Kürze die Berechtigungen des IV., III., II. und I. Maschinisten behandeln.

Ein Maschinist mit dem IV. Patente darf als »leitender« Maschinist auf Schleppdampfern, auf Fischereidampfern fungiren, ferner aber auch auf Seedampfern, welche nicht der Beförderung von Fahrgästen dienen, aber auch nur auf Fahrten zwischen Plätzen der Festlands- und Inselküste von Antwerpen bis Windau — jedoch ausschliesslich auf der Küstenstrecke nördlich vom Aggercanal und von Frederiksham; ausgeschlossen ist weiter die Fahrt um Skagen — dann gehört ihm das Recht, zwischen Plätzen der Küste der im Kattegatt und südlicher gelegenen dänischen Inseln, einschliesslich der Insel Bornholm und zwischen Plätzen der Küste von Gothenburg bis Kalmar, einschliesslich der Insel Oeland zu fahren.



Der Maschinist III. Classe ist berechtigt, als »leitender« Maschinist zu fahren auf Dampfern, die der Personenförderung dienen, bei Fahrten innerhalb der Grenzen, wie ich sie oben für den Maschinisten IV. Classe angegeben habe und weiter auf Dampfern, welche nicht als Personenförderung dienen auf Fahrten in der Ostsee, in der Nordsee bis zum 61. Grad nördlicher Breite und im englischen Canal.

Das Befähigungszeugniss des II. Maschinisten reicht schon weiter und berechtigt zum Fahren als »leitender« Maschinist auf Seedampfern zwischen europäischen Häfen, anderen Häfen des Mittelmeeres und des Schwarzen Meeres, Häfen der west-africanischen Küste nördlich vom 12. Grad nördlicher Breite, Häfen der capverdischen und canarischen Inseln und Madaira.

Das I. Patent endlich berechtigt zum Fahren als leitender Maschinist auf allen Fahrten, also auch auf der sogenannten grossen Fahrt.

Was verlangen nun die jetzt zu Recht bestehenden Vorschriften bei den Prüfungen der verschiedenen Klassen? Derjenige, welcher sich zur Prüfung 4. Klasse meldet, muss jetzt eine Dienstzeit von 60 Monaten (diese Zeit wird nur gerechnet vom Ablauf des 15. Lebensjahres an) nachweisen. Von dieser Zeit müssen mindestens 24 Monate an Bord in Fahrt befindlicher Dampfschiffe zugebracht sein; die übrige Zeit kann der Prüfling entweder in einer Maschinenbauanstalt bezw. in einer Reparaturwerkstatt zugebracht haben oder aber er kann sie auch an Bord in Fahrt befindlicher Dampfer verbracht haben. Für die Prüfung 4. Classe wird auch die Dienstzeit als Heizer mitgerechnet. Es sei bemerkt, dass eine solche Anrechnung nur für die 4. Classe, aber nicht für die III., II. und I. Classe stattfindet.

Bei der Prüfung zum Maschinisten III. Classe wird der Nachweis verlangt, dass der Candidat 24 Monate als Maschinist IV. Classe gefahren hat und dass er 24 Monate (vor oder nach Ablegung der Prüfung IV. Classe) in einer Maschinenfabrik oder Reparaturwerkstatt gearbeitet hat, aber — das ist ausdrücklich zu bemerken — er hat als Schlosser, Dreher, Monteur, Schmied oder als Kesselschmied zu arbeiten und zwar in einem Betriebe, in welchem Dampfmaschinen gebaut oder reparirt werden. Es kann aber auch diese Dienstzeit bis zur Hälfte derjenigen Arbeitszeit angerechnet werden, während welcher der Prüfling mit Instandhaltungsarbeiten an Bord nicht in Fahrt befindlicher Dampfschiffe mit Reparaturen beschäftigt gewesen ist.

An dieser Stelle sei gleich bemerkt, dass viele Maschinisten nur das IV. Patent erwerben. Die Zahl der Candidaten für das III. Patent ist sehr, sehr gering. Es kommt dies wahrscheinlich daher,

dass die Erwerbung des II. Patentos die Erwerbung des IV. und III. Patentos nicht voraussetzt und dass die Vorbedingungen für die Zulassung zur Prüfung II. Classe nicht bedeutend schwieriger sind im Vergleich zu denen, welche für die Zulassung zur Prüfung III. Classe erfüllt sein müssen.

Derjenige, welcher das II. Patent erwerben will, hat den Nachweis zu erbringen, dass er nach dem vollendeten 16. Jahre 60 Monate in Dienst gewesen ist. Von dieser Zeit sind mindestens 24 Monate in einer Fabrik oder Werkstatt zuzubringen, in welcher Dampfmaschinen gebaut oder ausgebessert werden und weiter sind von den 60 Monaten mindestens 24 Monate im Maschinenpersonal (das Heizerpersonal ist hier ausgeschlossen) an Bord in Fahrt befindlicher Dampfer zuzubringen. Es ergibt sich hieraus, dass es Maschinisten II. Klasse im Alter von 20½—21 Jahren gibt. Dass diesen Leuten nicht die Erfahrung zur Seite steht, welche sie eigentlich haben müssten, ist sonnenklar.

Nachdem der II. Maschinist 24 Monaten an Bord in Fahrt befindlicher Seedampfer gewesen, kann er sich zur Ablegung der Prüfung als Maschinist I. Classe melden: besteht er diese Prüfung, so hat er das Recht als »leitender« Maschinist auf allen Fahrten zu fungiren.

Ich will hier gleich anschliessen, dass der Norddeutsche Lloyd in richtiger Erkenntniss der Lage der Dinge, namentlich bezüglich des Werthes derjenigen technischen Ausbildung, welche die oben angedeuteten Prüfungsvorschriften bei der Ablegung der Prüfung voraussetzen, eine neue Bestimmung für seine Maschinisten auf grösseren Ozeandampfer erlassen hat, die dahin geht, dass zum leitenden Maschinisten (welcher dann den Titel »Ingenieur« führt) von Dampfern, die 5000 und mehr Pferdestärke haben, in Zukunft nur solche Maschinisten bestimmt werden, welche die an dem Technikum der freien Hansestadt Bremen auf Veranlassung des Norddeutschen Lloyds eingerichtete Oberklasse für Seemaschinisten besucht und die nach einer vom Senate (unter Zustimmung des Norddeutschen Lloyds) erlassenen Prüfungsordnung abzuhaltenden Abgangsprüfung bestanden haben.

Aus dieser, dem Norddeutschen Lloyd sehr kostspieligen Einrichtung ergibt sich, dass der Lloyd auch bezüglich seines maschinentechnischen Personals auf der Höhe der Zeit steht, dass er durch diese sorgfältige Schulung seines Maschinenpersonals jedwede Sicherheit seinen Fahrgästen bietet und dass er auch im Interesse der Rentabilität seines Unternehmens handelt, wenn er einem möglichst gutgeschulten Personale den so kostspieligen Betrieb der maschinellen Einrichtungen an Bord der grossen

Oceandampfer übergibt. — Auf der anderen Seite, d. h. bezüglich der vom Reiche geforderten Nachweise möchte ich mir im Folgenden eine Kritik erlauben, die ich allerdings nur im Interesse der Sache gebe. Bevor ich jedoch zu dieser Kritik der Ansprüche, die das Reich zur Zeit an die Maschinenisten in den angeordneten Prüfungen stellt, übergehe, möchte ich zunächst meinem Herzenswunsch vollen Ausdruck bezüglich des zur Zeit allgemein gehandhabten Prüfungsverfahrens gebe.

Während die Seefahrtsschulen (Navigationschulen) die Maschinenbauschulen, die Baugewerkschulen, die Schiffsbauschulen usw. die Prüfungen an den Anstalten selbst abhalten unter Aufsicht eines Reichs- bzw. Regierungskommissars, entsenden die Seemaschinistenschulen ihre Schüler noch heute ganz munter an die von den Einzelstaaten organisierten Prüfungskommissionen (für Bremen: in Bremerhafen, für Hamburg: in Hamburg, für Preussen: in Flensburg, in Stettin, Danzig und Königsberg und für Lübeck: in Lübeck).

Diese Prüfungskommissionen bestehen aus einem Vorsitzenden, einem Schiffsmaschineningenieur und einem Mathematiker; letzterer ist meistens Lehrer an einer Navigationsschule, steht also der Maschinentechnik völlig fern. Der Prüfung wohnt ein Reichskommissar bei. Sehr selten ist es, dass der Prüfungscommission ein Lehrer einer Seemaschinistenschule angehört. (In Bremerhafen ist ein Schiffsmaschineningenieur, Oberlehrer Zeiter, vom Technikum der freien Hansestadt Bremen zu Bremen, zweites stellvertretendes maschinentechnisches Mitglied und in Flensburg der Oberlehrer Ohse von der dortigen Kgl. Fachschule für Seedampfschiffsmaschinenisten mathematisches Mitglied.) Das Prüfen von Zöglingen der Seemaschinistenschule durch eine der Anstalt und den Prüflingen gänzlich fernstehende Commission ist so misslich, wie nur etwas sein kann. Dass dann gewiss der Unterricht in den Seemaschinistenschulen in erster Linie darauf hinausgehen muss — man mag sich noch so sehr dagegen sträuben — dass die Schüler die Prüfung bestehen und dass jede Vertiefung aufs äusserste erschwert wird, ist doch bei uns Menschen zu natürlich.

Am besten erklärt sich dieses Streben, also das Streben, dass die Schüler in erster Linie auf die Prüfung vorzubereiten sind, durch das System der Prüfungen selbst. — Demgemäss und zunächst einige Worte über dieses Prüfungssystem. Bei allen Seemaschinen-Prüfungen, welche das Reich vorschreibt, zerfällt die Prüfung in eine schriftliche, in eine practische an Bord von Dampfern und in eine mündliche vor der gesammten Prüfungs-Commission, welcher ein Reichskommissar beiwohnt, mit m. E. weitgehenden Vollmachten. Diese Vollmachten bzw. Befugnisse sind durch ent-

sprechende Vorschriften festgelegt. Der Candidat für das IV. Patent muss im Deutschen irgend eine kleine Arbeit abfassen, etwa eine Quittung darüber ausstellen, dass er z. B. 20 Liter Schmieröl erhalten hat. Der Candidat für das 3. Patent erhält eine etwas schwierigere (aber noch immer sehr leichte) Arbeit, z. B. die Ausarbeitung eines Gesuchs um Einstellung als Maschinist. Während nun der Prüfling zum IV. Patent im Rechnen gar nicht geprüft wird, muss der Prüfling zum III. Patent eine leichte Rechenaufgabe lösen.

(Fortsetzung folgt.)

## Eine Betrachtung über das Strandrecht früherer und jetziger Zeit.

In früheren Zeiten, ja noch bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts verstand man unter Strandordnung oder Strandrecht das Recht des Staates oder der Bewohner eines Ufers, alle schiffbrüchigen Güter, sowie die Producte des Meeres, wenn sie dem nassen Element entzogen und auf den Strand trieben, als ausschliessliches Eigenthum zu betrachten. In jener Zeit scheuten sich die Küstenbewohner nicht, weil sie die Strandung des Schiffes als eine Wohlthat betrachteten, Scheinlicher an Uferstellen, in deren unmittelbarer Nähe sich gefährliche Bänke und Riffe ausdehnten, trotz wiederholter Mahnungen »Geistlicher Herren und Bischöffe diese Schandthaten zu unterlassen« auszubringen. Durch derartige Massnahmen wurden nicht selten Menschenleben und Schiffe dem Verderben in die Arme geführt und die Erstern theils gemordet, theils als Sklaven betrachtet, während das wrack gewordene Schiff sammt seinen Gütern in das Eigenthumsrecht der Frevler überging. Ehe sich jedoch eine Umwandlung der wahrhaft barbarischen Zustände in die heute bestehenden vollziehen konnte, war es nicht nur nothwendig, Denjenigen, welche ein Recht an den gestrandeten Objecten zu haben glaubten, dieses vermeintliche Recht mit Gewalt zu entreissen, vielmehr kam es darauf an, die Bewohner der in Frage kommenden Küsten von der Verwerflichkeit ihrer Handlungsweise und der Hinfälligkeit ihres Rechtes zu überzeugen. Das Letzte hielt schwerer als das Erste.

Um dieses zu verstehen, muss man sich vor Allem über den Ursprung des Strandrechts klar werden. In diesem Bestreben unterstützt uns ein im Jahre 1767 von Jakob Schubach veröffentlichtes Werk. Der Verfasser, Syndicus der »kaiserlichen freien Reichsstadt« Hamburg, erklärt in einer längeren, ziemlich weitschweifigen Abhandlung den Ursprung des Strandrechtes. Es liegt entschieden in seiner Absicht, die oft verbrecherische Handlungsweise der Küstenbewohner Schiffbrüchigen gegenüber in ein möglichst mildes Licht zu stellen, denn er führt dem Leser vor Augen, dass die in früheren Jahrhunderten ansässigen Bewohner der Küsten wrackgewordene Schiffe sammt ihrem Personal ohne jedes Bedenken als ihr Eigenthum betrachteten. Deshalb hebt er diese Annahme als Milderungsgrund hervor. Der vorhin erwähnte Schriftsteller ist der Meinung, die erste Veranlassung den Schiffbrüchigen mit Härte zu begegnen, sei durch die Beschaffenheit der ersten Zeiten selbst gegeben, weil man glaubte, es stünde einem Volke wider das Andere alles frei, was nicht durch besondere Verträge verboten war. Daher ist es nicht verwunderlich, wenn behauptet wird, dass an einigen Orten die Strandbewohner glaubten, die durch einen Schiffbruch ihrer Habseligkeit verlustigen Fremden seien durch den Rathschluss der Götter in ihre Hände gefallen. Von dieser Annahme ausgehend, scheuten sie sich sogar nicht, die ver-

unglückten Fremdlinge den Göttern zu opfern. Man ist deshalb geneigt, das Strandrecht aus den Gesetzen und Verordnungen der Rhodier herzuleiten und begründet diese Annahme durch einen alten Grundsatz der Rhodier »die Schiffbrüchigen sollen für die Zöllner.«

Die ersten Nachrichten, welche uns über die europäischen Rechtsverhältnisse, die mit dem Strandrecht in einiger Verbindung stehen, Kunde geben, sind französische und italienische. Die Gesetze jener Länder machten es dem Führer eines Schiffes zum Gesetz, sich, ehe er einen französischen oder italienischen Hafen verliess, einen Erlaubnisschein zum Navigiren zu besorgen. Die Veranlassung zu einem derartigen Gesetz führten die häufigen Schiffbrüche, welche an den Küsten der genannten Staaten stattfanden, herbei. Um diese Unglücksfälle nach Möglichkeit zu beschränken, durfte Niemand ohne Erlaubniss des regierenden Herrn mit seinem Schiff aus dem Hafen gehen. Die mit solchem Erlaubnisschein versehenen abgehenden Schiffe erhielten zur Assistenz einen mit den lokalen Schifffahrts-Verhältnissen erfahrenen Mann, Lootsen in unserem Sinne. Unterliess es ein Schiffer, sich in den Besitz eines derartigen Erlaubnisscheins, zu setzen, so bestimmte das Gesetz damaliger Zeit, dass ein derartiges Schiff, wenn es Schiffbruch leide, confiscirt werde. Bestimmungen ähnlichen Inhalts waren auch in den Hansestädten rechtskräftig, denn in den Statuten, die im Jahre 1418 in Lübeck vom Senat verfasst wurden, hiess es: »Dass kein Schiffer nach Martini von irgend einem Orte abgehen oder von dem Orte, wo er den Winter über gelegen vor Petri Stuhlfeier weggehen soll, die mit Biere oder Heringe allein ausgenommen: — Wurde aber einem der unternehmungslustigen Hanseaten die winterliche Zeit zu lange und er verliess, ohne obige Verordnung einzuhalten, den Hafen, so verfielen Schiffer und Steuermann des Schiffes, wenn dieses Schiffbruch erlitt, in eine Strafe. Die alten Hanseaten versuchten, also wie wir gesehen haben, den Schiffbrüchen nach Möglichkeit vorzubeugen, weil sie die Usance der Strandbewohner einem wrackten Schiffe und seinem Personal gegenüber, kannten und ihr machtlos gegenüberstanden. Um ihre Flotte vor den Ausbeutungen fremder schifffahrttreibender Nationen zu bewahren, liessen sie sich auf Verträge ein, in welchen das Eigenthumsrecht der gestrandeten Güter bezw. des wrackten Schiffes genau präcisirt war. Zur Bekämpfung des Vandalismus und der willkürlichen Handlungsweise fremder Küstenbewohner wurden ferner Verordnungen weltlicher Herren erlassen, denen sich maassgebende Kirchenfürsten und Prälaten durch in Scene gesetzte und von den Kanzeln der Kirchen der Gemeinde übermittelte Predigten anschlossen. Man empfängt beim Studium dieser alten Urkunden den Eindruck, als ob diese vorerwähnten Erlasse und Verordnungen der weltlichen Herrscher nur der Form wegen veröffentlicht wurden, denn da der Fiskus der am meisten interessirte Factor war, bot sich den Fürsten und Königen damaliger Zeit, bei denen sich der Geldmangel deutlicher als bei ihren in der Jetztzeit regierenden Berufsgenossen geltend machte, eine bequeme Gelegenheit in den Besitz des Ausgleichungs-Mittel von Leistung und Gegenleistung zu gelangen. Denn wären die Regierungsorgane früherer Jahrhunderte wirklich mit der Absicht umgegangen, eine ihrer Erlasse entsprechende Politik zu verfolgen, so mussten die wiederholt auftretenden Ermahnungen geistlicher Herren bei der Macht, welche die Kirche auf die damaligen Christen ausübte, von besseren Resultaten begleitet gewesen sein. Immerhin aber übten auf Gegenseitigkeit beruhende Rechte, wenn sie in Gestalt von Verträgen zum Ausdruck kamen, den wohlthueendsten Einfluss. In ähnlicher Weise wirkten auch die sogenannten, allerdings nur auf Einseitigkeit beruhenden Freibriefe, welche einzelne Staatswesen, namentlich die Hansestädte von Dänemark für ihre Angehörigen erwarben. Der älteste uns bekannte Freibrief dieser Art ist einer vom König Abel von Dänemark

den Hamburgern im Jahre 1250 ausgestellt. Die Urkunde, wie alle Schriften von einiger Bedeutung damaliger Zeit war in lateinischer Sprache ausgeführt und hatte in deutscher Uebersetzung folgenden Wortlaut:

»Wir Abel von Gottes Gnaden der Dänen und Slaven König und Herzog von Jütland, entbieten allen, die diese Schrift sehen unseren Gruss in dem Herrn. Kund sei hiermit den Jetztlebenden und ihren Nachkommen, dass wir den hamburgischen Bürgern die Freiheit gestatten, dass wenn etwa jemand in irgend einer Gegend unseres Reiches Schiffbruch leide, ihre Güter, welche sie mit eigenem Fleiss und Kosten bergen können, ihnen wohlbehalten und unverletzt, auch frei von allen und jeden Ansprüchen verbleiben sollen. Wir befehlen daher allen, so lieb ihnen unsere Gnade ist und gebieten ernstlich, dass Niemand diesen vorbenannten Bürgern verstattete Freiheit zu kränken wage, der sich nicht unsere Ahndung zuziehen will. Damit ihnen nun dieses künftig nicht auf irgend eine Weise streitig gemacht werde, so bekräftigen wir Gegenwärtiges mit unserm Siegel. So geschehen im Jahre Christi 1250 den 11. November in Gegenwart der Herren und Ritter usw.«

Der erste Vertrag, den Hamburg mit einem andern Lande schloss, um sein schwimmendes Material nach einem Schiffbruche zu sichern und sein Personal vor Brutalitäten zu schützen, stammt aus dem Jahre 1238 und wurde geschlossen zwischen Hamburgern und den Einwohnern des Landes Wursten.

Wir müssen uns, da der ganze Aufsatz nicht beanspruchen kann, das vielseitige Thema erschöpfend zu behandeln, versagen, auf die Gesetze des Strandrechts verschiedener Länder, sowie auf Verträge, Freibriefe und Privilegien, welche zu Nutzen und Frommen des seefahrenden Publikums von den einzelnen Regierungen geschaffen sind, einzugehen. Wir kommen deshalb wieder auf die Hansestädte zurück. Ihre Bewohner haben keine Gelegenheit versäumt, ihr Eigenthum sowie das Leben ihrer Seeleute nach Möglichkeit zu schützen. Ihre in diesem Sinne durch Humanität sich auszeichnenden Bestrebungen fielen nicht immer auf fruchtbaren Boden und fanden nicht immer bei andern Ländern die Aufnahme, welche ihre Antragsteller erstrebten. Denn mit Ausnahme der Briten, die von jeher bemüht waren, alle Brutalität in dieser Richtung fernzuhalten, haben andere maritime Staaten nicht in gleich fürsorglicher Weise für ihre Untertanen gesorgt. Ja, der Hang zum Morden und Rauben ging in einzelnen Ländern so weit, dass ihre Bewohner, jeden angebotenen Vertrag, welcher gegenseitigen Schutz und Hülfe für Schiff und Bemannung ausdrückte, verwarfen. Man darf diese nach heutigen Grundsätzen verwerfliche Handlungsweise nicht allzu strenge richten, denn die damals Gesetzeskraft in sich bergenden Bestimmungen schrieben dem Fiskus des betreffenden Landes an dessen Küste ein Schiffbruch passirte, Schiff und Ladung als Eigenthum zu. War nun ein Land in grösseren Strecken von dem Meere eingeschlossen, hatte also eine ausgedehnte Küste, ohne dabei im Besitz einer grösseren Handelsflotte zu sein, so lehnten seine maassgebenden Personen einen angebotenen Vertrag auf gegenseitigen Schutz aller schiffbrüchigen Güter ab, wenn der andere Staat nur kurze Küstenstrecken besass, jedoch Eigenthümer einer grösseren Handelsflotte war. Ihre, einem solchen Vertrag gegenüber ablehnende Haltung ist zu verstehen, denn die Chancen, sich schiffbrüchige Gegenstände anzueignen, waren für das den Vertrag abweisende Land grösser als für das andere.

Erst nachdem die christliche Religion mit Nächstenliebe und Barmherzigkeit, als ihren vornehmsten erstrebenswerthen Zielen, allgemein ihren Einzug gehalten, kam man allmählig ganz von selbst dazu, die Schiffbrüchigen als bemitleidenswerthe Personen zu betrachten und sich ihrer anzunehmen. Rohe Behandlung und unwirthliche Aufnahme machten allmählig Mildthätigkeit und Gastfreundschaft Platz. Allerdings



erstreckten sich diese durch die Religion erzeugten Gefühle nur auf das Personal des Schiffes, nicht auf dieses selbst, denn das Recht, einen Antheil an dem verunglückten Schiffe und dessen Gütern beanspruchen zu dürfen, hielt sich noch lange im Rechtsgefühl und Bewusstsein des Volkes aufrecht. Da Gesetze aber nicht bestanden, in denen die Fürsorge für Schiffbrüchige auf ihr Schiff übertragen wurde und einzelne Staaten Verträgen gegenüber sich ablehnend verhielten, konnte es noch Ende vorigen und am Anfang dieses Jahrhunderts in einzelnen europäischen Staaten vorkommen, dass Schiffbrüche durch fälschlich angebrachte Leuchtfener entstanden. Diese Zustände konnten, als der Begriff Humanität sich in immer weiteren Kreisen verbreitete und die von den Regierungen der einzelnen Staaten zum Schutze der Schiffbrüchigen beauftragten Organe, die strenge Anweisung erhielten, jede im angedeuteten Sinne verbrecherische Handlung auf das Unerbittlichste zu ahnden, nicht mehr aufrecht erhalten werden.

Den schon früher, allerdings nur dem Namen nach, bestehenden Strandordnungen und Strandrechten widmete man jetzt grössere Aufmerksamkeit und entdeckte dabei, dass sie mehr oder weniger alle einer den Verhältnissen entsprechenden Umwandlung bedürfen. König Christian VII. war es vorbehalten, als einer der Ersten im europäischen Continent moderne Strandverordnungen für seine Herzogthümer Schleswig und Holstein, die Herrschaft Pinneberg, die Grafschaft Rantzau und die Stadt Altona im Jahre 1803 zu schaffen. Man ist gerne bereit, den mit der Fassung dieses Gesetzes vertraut gewesenen Personen volle Anerkennung zu zollou, da sie das von grosser Sachkenntniss der damaligen Verhältnisse ihnen innewohnende Wissen, verbunden mit vollständigem Verständniss für das Wohl der Lande in den Dienst des engeren Vaterlandes gestellt haben. Denn in dem in Rede stehenden Gesetz ist auf alle sich etwa bietenden Fälle die gebührende Rücksicht genommen. Wenn deshalb heute dänischerseits behauptet wird, die seit dem 14. Mai 1874 für das Deutsche Reich gültige Strandungsordnung sei nur ein Ausbau und eine Verbesserung der früheren dänischen, so darf man diese Aeusserung nicht ohne Weiteres als dänischen Dünkel beiseite schieben. Die Stellung eines Strandvogtes und die mit dieser verbundenen Obliegenheiten sind heute nicht wesentlich verschieden von der des dänischen Gesetzes im Jahre 1803. Für die Sicherstellung der gestrandeten bzw. geborgenen Güter waren genaue, nicht misszuverstehende Anweisungen, ähnlich den noch heute bestehenden gegeben. Nur in einer, allerdings der Hauptsache besteht ein wesentlicher Unterschied zwischen der damaligen und heutigen Gesetzgebung. Während nach den dänischen Auffassungen der Berger oder Finder des Geborgenen, wenn unter den geretteten Objecten keine lebenden Menschen waren, die Hälfte des Werthes beanspruchen durfte und bei Nichterfüllung über erwähnten Voraussetzung die Bestimmung über die Höhe des Bergelohnes der Obrigkeit überlassen blieb, trifft gegenwärtig die Auszahlung des Bergelohns an die einzeln Betheiligten nach Bestimmung der Aufsichtsbehörde, der von dem zugehörigen Strandamt über den etwaigen Vorfall Bericht erstattet ist, allerdings nur in Ermangelung einer gütlichen Einigung. Der Bescheid der Aufsichtsbehörde ist nur auf dem Rechtswege anzufechten. Nach dieser offenkundigen, nicht nur redactionellen, sondern einschneidenden Aenderung sei noch auf eine Strafbestimmung, die beide Gesetzesvorschriften mit einander gemein haben, aufmerksam gemacht. Das dänische Gesetz sagt, nachdem zuvor das Strafmaass für solche Fälle festgesetzt ist, die ihre Hilfe, wenn ohne Lebensgefahr ausführbar, verweigern: »Wer sich aber unterfängt, verkehrte Signale zu geben, um Schiffe zu Strandungen zu verleiten, die Feuerbaaken und Lichter auslöscht oder auf andere Weise eine Strandung absichtlich befördert, soll nach Beschaffenheit der Umstände, eine fünf- bis zehnjährige Zuchthausstrafe, ja sogar lebenslängliche Zucht-

hausstrafe erleiden.« Dem Sinne nach verkündet das deutsche, noch heute in Kraft befindliche Strafgesetzbuch dasselbe.

Durch die eben angestellten Vergleiche wird jedem objectiv Denkenden klar, dass der Rechtsbegriff heutiger Anschauung nicht wesentlich von dem am Anfange des Jahrhunderts differirt. Wenn trotzdem die dänischen Strandungs-Gesetze nicht im Entferntesten die wohlthuende Wirkung ausübten, wie die gegenwärtigen es thun, so ist dieser Umstand hauptsächlich auf das verschiedene, den einzelnen Küstenbewohnern innewohnenden Rechtsgefühl von damals und heute zurückzuführen. Vor hundert Jahren empfanden die Küstenbewohner noch nicht die Schwere des Verbrechens, wie die heutigen Zeitgenossen, denn Jene fühlten sozusagen die Verwerflichkeit eines Verbrechens, welches unter Herbeiführung einer absichtlichen Strandung bestand, anders als wir. Nur der strengsten Aufsicht seitens der Strandvögte und ihrer Unterbeamten war es zu danken, wenn absichtlich herbeigeführte Strandungen unterblieben. In der Gegenwart bedarf es dieser Aufsicht nicht mehr, denn heute würde Jeder mit Abscheu vor einem solchen Verbrechen zurückschrecken. Wenn ein solcher Umschwung in der Rechtsauffassung des Volkes sich in der verhältnissmässig kurzen Zeit eines Jahrhunderts vollziehen konnte, so beweist es, dass das Menschengeschlecht einer fortwährenden Veredelung entgegen geht. S.

## Gerichtsentscheidung.

### Höhe des Hilfslohnes.

Actiengesellschaft Rickmers Reismühlen, Rhederei und Schiffsbau gegen die Actiengesellschaft Vrachtvaart Maatschappij Bothnia in Amsterdam.

Der Dampfer der Klägerin »Maria Rickmers«, 5308 R.-T., war am 16. Februar 1898, während er an den Norddeutschen Lloyd verchartert war, von Southampton nach Baltimore mit 163 Passagieren und einer Mannschaft von 52 Personen an abgegangen. Auf stürmischer Reise brach er am 27. Februar auf 39° 17' N und 64° 27' W die Welle und verlor die Schraube, wodurch der Dampfer manövrirunfähig wurde. Unmittelbar darauf, kam der beklagte Dampfer »Alpha«, 1303 R.-T. gross, in Sicht, welcher mit einer Besatzung von 22 Mann am 23. Februar mit einer Ladung Getreide für Randers in Dänemark von Baltimore abgegangen war. Die »Maria Rickmers« signalisirte der »Alpha«, dass sie ihre Welle gebrochen habe und dass sie ins Schlepptau genommen zu werden wünsche. Nach Gefahren mannigfacher Art — dieselben erfahren in der nachstehenden Begründung des O. L. G. Erwähnung — gelangte »Alpha« mit der geschleppten »Maria Rickmers« am 3. März 8½ Uhr in Halifax an. Die »Alpha« hatte durch die Schleppfahrt Schaden erlitten, nach deren Ausbesserung sie erst am 5. März ihre Reise fortsetzen konnte. Sie hat im Ganzen nach ihrer Angabe eine Reiseverzögerung von 10 Tagen erlitten.

Die Rhederei der »Alpha« hat darauf im August 1898 bei dem Strandamte zu Bremerhaven gegen die Rhederei der »Maria Rickmers«, vertreten durch den Norddeutschen Lloyd, ihre Ansprüche auf Hilfslohn angemeldet und es hat das Strandamt den zu zahlenden Hilfslohn durch Bescheid vom 10. September 1898 auf 70 000  $\mathcal{M}$  festgesetzt. Kläger verlangt mit der Klage Herabsetzung des Hilfslohnes auf 30 000  $\mathcal{M}$  und Beklagte Festsetzung des Hilfslohnes auf 120 000  $\mathcal{M}$ . Das L. G. Bremerhaven setzte den Hilfslohn auf 80 000  $\mathcal{M}$  fest und sprach 6 pCt. Zinsen hierauf vom 12. December 1898 zu. Die beiderseitigen Berufungen wurden am 7. April 1899 vom O. L. G. IV. aus folgenden Gründen verworfen:

Darüber, dass die »Maria Rickmers« durch den Dampfer »Alpha« aus Seenoth errettet ist, sind die Parteien einig. Die »Maria Rickmers« trieb manövrierunfähig zur Winterzeit auf dem Meere und wenn sie sich auch im Track der nach Baltimore fahrenden Schiffe befand und die Wahrscheinlichkeit bestand, dass sie allmählig in den Track der nach Newyork fahrenden Dampfer mit dem Golfstrom hineingetrieben würde, so riskierte sie doch, dass sie bei Schneesturm und Nebel durch diesen letzteren Track hindurch in wenig befahrene Flächen verschlagen wurde. Bei der grossen Zahl der an Bord befindlichen Personen war aber der Verbrauch an Lebensmitteln sehr gross und deshalb eine langdauernde Verzögerung der Reise schon an und für sich gefährlich — ganz abgesehen davon, dass das manövrierunfähige Schiff den Gefahren der See weniger Widerstand hätte leisten können. In Seenoth hat sich also die »Maria Rickmers« ohne Zweifel befunden und aus derselben hat sie der Dampfer »Alpha« errettet, indem er sie ins Schlepptau nahm und nach Halifax brachte. Der letztere Dampfer hat mithin Anspruch auf Hilfslohn und das L. G. hat den Betrag desselben auf 80 000 Mk. bestimmt und hiermit das richtige Maass getroffen.

Die Gefahr, in welcher der havarierte Dampfer schwelte, war aus den schon angegebenen Gründen eine sehr bedeutende und es kann bei ihrer Abschätzung speciell dem Umstande kein besonders minderndes Gewicht beigelegt werden, dass nach dem Bericht des Capitäns Weyer bei Annäherung der »Alpha« zugleich ein zweiter Dampfer in Sicht gewesen ist, da es dahin steht, ob dieser in der Lage und Willens gewesen wäre, das Rettungswerk zu unternehmen.

Das Rettungswerk selbst war ausserordentlich schwer. Da der Versuch, eine Leine hinüberzuschliessen, missglückt war, und da ein Boot nicht in die See gelassen werden konnte, so musste die »Alpha« so nahe an die »Maria Rickmers« bei dem hohen Seegange heranmanövrieren, dass ihr eine Leine zugeworfen werden konnte. Sie ist thatsächlich vier Mal um das nothleidende Schiff herumgefahren bis es gelang, eine Leine aufzufangen, an der die Schlepptrasse herübergezogen werden konnte. Diese Annäherungsversuche waren mit grosser Gefahr auch für die »Alpha« verbunden, da bei dem hohen Seegange leicht eine Collision hätte entstehen können. Nachdem durch etwa vierstündiges Manövrieren und Arbeiten die Verbindung hergestellt war, begann die ausserordentlich mühevolle und gefährliche Schlepptour nach dem 350 Seemeilen entfernten Halifax. Die »Maria Rickmers« ragte in Folge mässiger Beladung hoch aus dem Wasser. Es war also eine schwere Arbeit für die auf Schleppdienste nicht eingerichtete »Alpha«, das geschleppte Schiff gegen die See zu halten und es war auf eine sehr starke Anstrengung der Trosse zu rechnen, welche die letztere leicht zum Brechen bringen und dann nicht nur die Hülfeleistung vereiteln, sondern auch die »Alpha« selbst manövrierunfähig machen konnte. Auch bestand die Gefahr, dass sich die Verbindungen der »Alpha« bei dem starken Arbeiten des Schiffes lösten. Das Unternehmen war also von vornherein schwierig und gefährvoll und es hat sich in seinem Verlaufe demgemäss gestaltet. Wie der Capitän der »Maria Rickmers« denselben schildert, wurde Anfangs mit einer stündlichen Geschwindigkeit von  $3\frac{1}{2}$  Seemeilen geschleppt. Gegen Abend flaute der Wind ab und wurden bis zum folgenden Mittag 126 Meilen gemacht, von da ab bei leichtem Winde 5 Seemeilen stündlich. Am Nachmittage des 1. März begann der Wind aus nördlicher Richtung steifer zu werden und am Abend begann ein starker Schneesturm. Nachdem die »Maria Rickmers« schon seit 3 Stunden nur noch quer in See gelegen hatte, weil »Alpha« nicht genug Maschinenkraft besass, den Kopf des geschleppten Schiffes gegen die hohe See zu halten, brach um  $11\frac{1}{2}$  Uhr Nachts die Schlepptrasse. Der Schneesturm hielt bis 6 Uhr Morgens an. »Alpha« hielt sich in der Nähe und sie behielt auch die »Maria Rickmers« in Sicht,

weil auf derselben in einer auf dem Hinterdeck aufgestellten Esse ein offenes Kohlenfeuer unterhalten wurde. Eine um  $9\frac{1}{4}$  Uhr Vormittags auf der »Maria Rickmers« vorgenommene Messung ergab, dass man seit dem vorübergehenden Mittag nur 8 Seemeilen in nördlicher Richtung gemacht hatte. Um 11 Uhr Vormittags kam »Alpha« nahe und es gelang trotz der hohen Dünung, eine Leine auf 100 Meter Entfernung hinüberzuschliessen, an der eine Schlepptrasse war, welche man auf der »Alpha« befestigte. Diese Arbeit des Festmachens ist offenbar sehr schwierig gewesen, wie auch in der von der Mannschaft der »Alpha« abgegebenen Erklärung betont wird, da die Decks ganz Schnee- und Eismasse waren. Zunächst blieb die See schwer, im Laufe des Tages klärte sich aber das Wetter auf und wurde die See ruhiger. Am 3. März, 8 Uhr Morgens, ging man im Hafen von Halifax vor Anker, von wo die »Alpha« aus vorher angeführten Gründen erst am 5. März ihre Reise fortsetzen konnte.

Nach diesem Hergange der Hülfeleistung hat die Mannschaft der »Alpha« mit grossem Eifer, grosser Umsicht und Ausdauer das schwierige Rettungswerk übernommen und durchgeführt. Sie hat sich ohne Zögern zu demselben bereit erklärt, trotzdem der Erfolg von vornherein unsicher war und man also das Ausbleiben jedwelcher Vergütung riskierte. Dass die Trossen brechen und eine Neubefestigung misslingen könne, war immer in Rechnung zu ziehen. Und als thatsächlich die zuerst befestigte Trosse gebrochen war, hat man mit zäher Ausdauer an der Hülfeleistung festgehalten, indem man im Schneesturm mit grosser Umsicht sich 12 Stunden in der Nähe hielt, um von Neuem die schwere Arbeit des Festmachens und Schleppens auf sich zu nehmen. Es ist auch ohne Frage für die Mannschaft selbst, die Arbeit des Festmachens nicht nur äusserst beschwerlich, sondern auch gefährlich gewesen, da es überaus schwierig gewesen sein muss, auf den vereisten Decks zu arbeiten — ganz abgesehen von den bereits hervorgehobenen Gefahren des Zusammenstossens oder Manövrierunfähigwerdens, welche die »Alpha« lief. In Erwägung dessen und in Mitberücksichtigung der verwandten Zeit, der geschehenen Aufwendung, sowie der Zahl der auf der »Alpha« thätig gewesenen Personen (22 Mann) erscheint der vom L. G. zugewilligte Hilfslohn umsomehr angemessen, als doch auch nebenher darauf Gewicht gelegt werden darf, dass der Werth des geretteten Schiffes und seiner Ladung sehr gross war und ausserdem durch die Hülfeleistung 214 Menschen einer bedeutenden Lebensgefahr entzogen worden sind.

Mit der Bemessung des Hilfslohnes auf 80 000 Mk. hält sich das Gericht an die in anderen Fällen bisher befolgten Grundsätze. Auch erscheint es im Besonderen zutreffend, wenn das L. G. der Rhederei der »Alpha« Processzinsen vom Tage der Erhebung der Widerklage zugesprochen hat; denn wenn auch Klägerin auf richterliche Feststellung des von ihr zu zahlenden Hilfslohnes einen Anspruch hatte und also bisher sich nicht im Verzuge befindet, so hat sie doch Processzinsen aus dem Grunde zu bezahlen, weil solche ohne die Voraussetzung eines Verzuges unter dem Gesichtspunkte geschuldet werden, dass der Widerklägerin vom unterliegenden Gegner das gesammte Interesse zu erstatten ist, welches die Erstere an der Befriedigung ihres Anspruchs zur Zeit des Processbeginnes hat.

## Schiffbau.

**Bauftrag.** Von der Rhedereifirma H. Schuldt, Flensburg, wurde kürzlich der Schiffswort von Henry Koch, Lübeck, ein 2200 T. Dampfer in Auftrag gegeben, dessen Fertigstellung Ende Juni 1900 zu erfolgen hat.

**Bauftrag.** Mit dem Bau eines neuen Schnelldampfers für den Norddeutschen Lloyd wurde die Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft »Vulcan« beauftragt. Das nach dem Typ des Schnelldampfers »Kaiser Wilhelm der Grosse« zu erbauende Schiff soll eine Schnelligkeit von mehr als 23 Knoten erhalten. Die Lieferung des Schiffes wird im Sommer 1901 erfolgen.

**Bauftrag.** Die Firma G. Seebeck A.-G. in Bremerhaven ist von den Herren Melchers & Co. mit dem Bau eines Frachtdampfers von 1500 T. Ladefähigkeit beauftragt worden.

**Stapellauf.** Auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck lief am Sonnabend den 29. Juli d. J. ein Schwester-schiff des kürzlich daselbst erbauten Dampfers »Ydun« glücklich vom Stapel. Die Taufe dieses Neubaus (die Stapelnummer ist Nr. 111) wurde von Frau Ing. Dahl aus Bergen vollzogen und erhielt das Schiff in derselben den Namen »Munin«. Der Dampfer wird für norwegische Rechnung erbaut und ist ebenfalls, wie der am 27. d. M. zur Ablieferung gebrachte Dampfer »Ydun« für die Firma Johs. E. von der Ohe & Lund, Bergen, bestimmt.

**Stapellauf.** Von der französischen Forges et Chantiers, Havre, lief am 26. Juli die Viermastbark »Ville du Havre« für die Voiliers Havrais Comp. vom Stapel, drei Tage später, am 29. Juli, die Dreimastbark »Seine« von der Normandie-Werft in Rouen für Bordes & Fils.

**Probefahrt.** Am 26. Juli machte der von der Schiffswerft von Henry Koch, Lübeck, für die Herren Johs. E. von der Ohe & Lund in Bergen, Norwegen, neuerbauter Dampfer »Ydun« seine Probefahrt, die von Travemünde abgehend, in Warnemünde ihr Ziel fand. Da die Probefahrt ein in jeder Weise zufriedenstellendes Resultat ergab, trat, nachdem in Warnemünde die Gäste durch einen dortigen Dampfer eingeschiff waren, der Dampfer »Ydun« seine erste Reise nach Schweden an. Die Dimensionen des Dampfers »Ydun« sind folgende: 240'×35'×19'9". Die Tragfähigkeit des Dampfers bei einem Tiefgang von 16' ist 2025 T. incl. Bunkerkohlen. Die Fortbewegung des Schiffes wird durch eine dreifache Expansions-Maschine von 600 HP mit einer Schnelligkeit von 8½ Knoten in der Stunde bewirkt.

**Probefahrt.** Die am Sonnabend den 29. Juli seitens der Flensburger Werft mit dem Dampfer »Harburg« vorgenommene Probefahrt hatte einen sehr guten Verlauf. Schiff und Maschine bewährten sich in allen an sie gestellten Anforderungen vorzüglich. Dieser bereits siebente für die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft von der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft fertiggestellte grosse Frachtdampfer hatte folgende Grösse: 403'8"×47'8"×31'. »Harburg« dampfte nach dem Verlassen der hiesigen Probefahrtsgäste, geführt von Capt. Hellerich durch den Kaiser Wilhelm-Canal weiter nach Hamburg.

**Probefahrt.** Der auf G. Seebeck's Werft A.-G. Geestemünde für Rechnung der Geestemünder Herings- und Hochseefischerei A.-G. erbaute neue Heringsdampfer »Theodor« machte am 29. Juli seine Probefahrt, die etwa sechs Stunden dauerte. Das Schiff entsprach den gestellten Anforderungen und wurde am Schluss der Probefahrt von der Rhederei übernommen.

## Vermischtes.

**Prüfungswesen.** Montag, den 14. August d. J., Morgens 8 Uhr, beginnt in Leer eine Prüfung zum Seesteuermann. Anmeldungen dazu nimmt bis zum 14. e. m. der Navigationslehrer Herr Reuter in Leer entgegen.

**Prüfungswesen.** Freitag, den 25. August d. J., Morgens 8 Uhr, beginnt in Papenburg eine Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt. Anmeldungen dazu nimmt bis zum 24. e. m. der Navigationslehrer Herr Spillmann in Papenburg entgegen.

**Die Handelsflotten der Welt.** Die nachstehenden Zahlen enthalten nach der letzten Veröffentlichung von »Lloyd's Register« eine Zusammenstellung der Flotten der verschiedenen Länder der Welt, die übrigen Länder, insbesondere Argentinien, China, Mexiko, Peru, Rumänien und Hawai, verfügen zusammen nur kaum über 300.000 Tonnen.

	Tons
Grossbritannien und Irland . . . . .	12 926 924
britische Colonien . . . . .	1 061 584
das britische Reich . . . . .	13 988 508
Vereinigte Staaten . . . . .	2 465 387
Deutschland . . . . .	2 453 334
Norwegen . . . . .	1 694 230
Frankreich . . . . .	1 242 091
Italien . . . . .	875 851
Russland . . . . .	643 527
Spanien . . . . .	608 885
Schweden . . . . .	605 991
Japan . . . . .	533 381
Dänemark . . . . .	511 958
Holland . . . . .	455 609
Oesterreich-Ungarn . . . . .	380 414
Griechenland . . . . .	233 643
Brasilien . . . . .	173 967
Belgien . . . . .	151 842
Türkei . . . . .	146 553
Chili . . . . .	107 495
Portugal . . . . .	101 758

Alle Länder ausser dem brit. Reich 13 988 508

Die vorstehenden Zahlen beziehen sich auf Segelschiffe wie auf Dampfer, aber der Dampfertonnagehalt umfasst etwa das Dreifache des Gehaltes der Segelschiffe. Wenn nun auch die letzteren allwärts der Verwendung von Dampfern Platz machen, so ist doch nicht zu übersehen, dass Segelschiffe noch immer einen Raum für Waaren von 6 795 782 Tons bieten. England hat sich dieser Fahrzeuge in einem sehr beträchtlichen Masse entledigt und besitzt nebst seinen Colonien davon nur noch einen Gesamttonnagehalt von 2 269 782. Aber wenn wir einen Vergleich bezüglich der Dampfschiffstonnagezahl ziehen, so stellt sich das Bild noch mehr zu Gunsten Englands. Denn seine Dampfer haben einen Gehalt von 11 719 247 Tonnen, während alle übrigen Länder zusammen nur über etwa 9 000 000 Tonnen verfügen. Deutschland kommt ihm am nächsten mit nahe an 2 000 000 To., America als dritter mit weniger als 1 250 000 To.

**Der Handel des deutschen Zollgebiets mit den Schutzgebieten.** Die amtlichen Zusammenstellungen über den Handel des deutschen Zollgebiets mit den Schutzgebieten für das Jahr 1898 liefern den erfreulichen Beweis, dass im Ganzen die Handelswerthe bezüglich der Einfuhr aus den Schutzgebieten gestiegen sind. Die Einfuhr aus Deutsch-Ostafrika ist von 5072 dz mit 762 000 M. Werth im Jahre 1897 auf 8592 dz mit 732 000 M. Werth gestiegen; die hauptsächlichsten Handelsartikel waren hierbei Nutzholz vom Buchsbaum, Erdnüsse.



Die Ausfuhr nach Deutsch-Ostafrika ist im Gewicht von 85 951 dz im Jahre 1897 auf 65 591 dz zurückgegangen; im Werth dagegen von 1 845 000 ₰ (1897) auf 3 408 000 ₰ gestiegen. Die Einfuhr von Deutsch-Südwestafrika in das deutsche Zollgebiet betrug 15 066 dz mit 209 000 ₰ Werth im Jahre 1897 und 15 982 dz mit 184 000 ₰ Werth im Jahre 1898. Die Ausfuhr nach Südwestafrika ist dem Gewicht nach von 65 934 dz im Jahre 1897 auf 60 331 dz im Jahre 1898 zurückgegangen, dem Werth nach aber von 2 868 000 ₰ (1897) auf 3 015 000 ₰ gestiegen. Aus Deutsch-Westafrika (Kamerun, Togo) wurden im Jahre 1897 Handelsartikel im Gewicht von 88 560 dz mit einem Werthe von 3 562 000 ₰ in das deutsche Zollgebiet eingeführt, im Jahre 1898 dagegen nur 67 222 dz, jedoch mit dem höheren Werth von 3 714 000 ₰. Die Ausfuhr nach Deutsch-Westafrika ist von 111 479 dz mit 4 485 000 ₰ Werth (1897) auf 141 304 dz mit 5 133 000 ₰ Werth gestiegen. Aus Neu-Guinea und den Marshall-Inseln ist die Einfuhr in das Zollgebiet von 2320 dz mit 210 000 ₰ Werth (1897) auf 4810 dz mit 362 000 ₰ Werth gestiegen, wobei Palmkerne und Copra dem Gewicht nach (2733 dz), unbearbeitete Tabakblätter dem Werth nach (215 000 ₰) den ersten Platz einnehmen. Die Ausfuhr in das genannte Schutzgebiet ist dem Gewicht nach von 5962 dz (1897) auf 4006 dz zurückgegangen, dem Werth nach aber von 304 000 ₰ auf 320 000 ₰ gestiegen.

**Der Freibezirk in Danzig.** Für Danzig war im Jahre 1898 das bedeutsamste Ereigniss auf dem Gebiete des Handels die Eröffnung des Freibezirkes zu Neufahrwasser, einer Anlage, an deren Zustandekommen die Danziger Kaufmannschaft seit sieben Jahren gearbeitet hat. Das Vorsteheramt der Kaufmannschaft spricht sich in seinem soeben erschienenen Jahresberichte mit berechtigter Freude darüber aus, dass »das Werk endlich gelungen ist, das hoffentlich dazu beitragen wird, dem wirtschaftlichen Aufschwunge Danzigs, den wir von der Zukunft für unsere Stadt erhoffen, die Bahn zu bereiten.« Bis jetzt hat sich, dank dem Entgegenkommen der Zoll- und Eisenbahn-Verwaltung, der Verkehr im Freibezirk glatt und ohne Störung vollzogen. Leider wird die Hoffnung auf wirtschaftlichen Umschwung der Stadt getrübt durch die Unsicherheit auf handelspolitischem Gebiete. Das Vorsteheramt schreibt darüber: »Auf wirtschaftspolitischen Gebiete ist es vor allem die mit dem näherrückenden Ablauf der wichtigsten Handelsverträge des Deutschen Reiches immer brennender werdende Frage der Erneuerung dieser Verträge, namentlich des Handelsvertrages, der für unseren Platz die grösste Bedeutung hat, des russischen, die die Theilnahme unserer Handels- und Industriekreise in Anspruch nimmt. Noch erfreuen wir uns ja auf einige Jahre der sicheren Verhältnisse, die insbesondere der russische Vertrag uns in den wichtigsten wirtschaftlichen Beziehungen zu dem grossen östlichen Nachbarstaate gebracht hat und unter deren Schutz sich die Güterbewegung unseres Hafens wie seit mehreren Jahren so auch im vorigen Jahre wieder in erfreulicher Weise gesteigert hat. Aber mit banger Sorge verfolgt man das verkehrs- und handelsfeindliche Gekarren einer kleinen, aber einflussreichen Gruppe von Politikern, deren Ziel die Rückführung von Zuständen ist, die einer längst verschwundenen Epoche des wirtschaftlichen Lebens angehören, und nur die Hoffnung, dass die den Dingen und Verhältnissen immanente Vernunft schliesslich ebenso zum Sieg über Vorurtheile und Missverstand führen wird, wie es bei Abschluss der bestehenden Verträge der Fall war, lässt uns einigermassen voll Zuversicht in die Zukunft blicken.«

**Schiffahrt in Archangel im Frühjahr.** Als Warnung für waghalsige Archangelfahrer mag folgende uns von sehr geschätzter Seite zugegangene Nachricht dienen, welche die Eisverhältnisse dieser in der Sommersaison lebhaften Hafenstadt

im hohen Norden scharf beleuchtet. Wie aus den nachfolgenden Angaben ersichtlich, war das Einlaufen in Archangel erst am 3. Juni gefahrlos, während ein dänischer Dampfer noch drei Tage früher, am 30. Mai, die Folgen seines Wagnisses mit einer schweren durch Eisgewalt hervorgerufenen Beschädigung zu büssen hatte. Lassen wir nun unseren geschätzten Gewährsmann zu Wort kommen:

»Nachdem die Dwina sich am 9. Mai vom Eise befreit hatte, erschien am 30. Mai der erste überseeische Dampfer »Ophelia«, ein Däne, welcher sich nur mit Mühe und Noth zwischen den gewaltigen Eisbergen, die im Weissen Meere herumschwammen, durchgeschlagen hatte. Die schlimmen Folgen dieses Wagnisses waren aber nicht ausgeblieben. Der Dampfer bekam im Vorderraum ein klaffendes Loch von 18 Fuss Länge und 6 Fuss Breite. In Folge einer günstigen Wendung des Windes war es noch 3 Dampfern gelungen, durchzuschlüpfen und am 3. Juni den hiesigen Hafen zu erreichen. Hierauf trat eine völlige Verkehrsunterbrechung ein und die nach Archangel bestimmten Dampfer waren genöthigt, in Tiribeeki (Murman-Küste) auf günstigere Verhältnisse zu warten, welche sich erst am 13. Juni einstellten. Am 14. Juli trafen hier zehn Dampfer ein. Nach Aussage der Schiffsführer ist jetzt die Reise wohl beschwerlich, doch nicht gefährlich.«

## Kleine Mittheilungen.

Die Boston »Havana- und Mexican-Line« wird Anfangs diesen Monats ihre Schiffe nach solchen cubanischen und mexikanischen Häfen von Boston aus in Fahrt setzen, die bisher von den Ward-Line-Dampfern angelaufen sind. Man erwartet als Folge dieser Maassnahme einen allgemeinen Fracht-Ratenkrieg.

Die Einnahmen des Manchester Schiff-Canals vom 1. Januar bis 30. Juni cr. betrugen 123 759 £, 18 328 £ mehr als im Vorjahre.

Aus Riga wird die Gründung einer russisch-dänischen Dampfschiffsrhoderei gemeldet; das Grundkapital beträgt sechs Millionen Kronen. Die Schiffe werden trotz dänischer Mannschaft unter russischer Flagge fahren.

Die unter dem Namen »Eastern Extension Telegraph Comp.« bekannte Gesellschaft verbreitet, dass unter Vorbehalt der Zustimmung der Regierung resp. der gesetzgebenden Körperschaften auf ihre Veranlassung in nächster Zeit zwischen Capstadt und Australien eine Cabelverbindung ohne pekuniäre Unterstützung der englischen Regierung beabsichtigt sei. Sobald seitens der Behörde eine zustimmende Antwort bei der Direction der Gesellschaft eingeht, soll die Telegraphengebühr um 4 s. für das Wort zwischen Grossbritannien und Australien vermindert werden.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 27. Juli abgehaltenen Versammlung, die unter Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurden zunächst 2 Herren zur Aufnahme in den Verein vorgeschlagen. An Eingängen lagen vor: eine Sendung vom Deutschen Nautischen Verein, enthaltend den Geschäftsbericht des Vereins Hamburger Rhoder von 1898—99. Zuschriften aus Loschwitz und Bremerhaven; solche von Mitgliedern von Genua, Zingst und hier. Verlesen wurde dann ein Artikel der »Hansa« betr. Urtheil des amerikanischen Seeamtes in Sachen der Strandung des D. S. »Paris«. Hierzu wurde ausgeführt, dass allerdings der »Hansa«

Recht zu geben sei, dass überall ein Versehen eines Schiffsführers gelinder und entsprechender geahndet würde, wie gerade in Deutschland, wo man den richtigen Maassstab für die Bemessung der Strafe für ein Versehen abseiten eines Führers eines Kauffahrteischiffes verloren zu haben scheint. Es sei sehr bedauerlich, dass nicht auch schon in Deutschland die Möglichkeit gegeben würde, dem Führer eines Handelsschiffes auf 3, 6 oder mehr Monate sein Patent zu entziehen, je nach der Schwere des begangenen Fehlers. Nachdem dann noch auf die tüchtigen Leistungen des Nordischen Borgungsvereins bei Abbringung der »Paris« von den »Manacles« hingewiesen war, wurde auf das Hamburgische Landescomité des »Deutschen Flotten-Vereins« aufmerksam gemacht, eine Ersatzwahl zum Verwaltungsrathe vorgenommen und dann die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 21. Juli 1899.

In Folge erweiterter Ansprüche seitens der Rheder hat sich während des ersten Theiles der vergangenen Woche der Bedarf nach Getreideräumen ganz beträchtlich zugespitzt, und 3 s 3 d nach Cork f. O. und 2 s 9 d bis 2 s 10½ d nach ausgesuchten Häfen sind die höchsten von den Verschiffern bewilligten Raten. Infolge des Umstandes, dass die Rheder etwas von ihren zuerst gestellten Forderungen abliessen, sind später eine Anzahl folgender Abschlüsse zu Stande gekommen. Nach Cork f. O. 3 s 3 d bis 3 s 4½ d, nach ausgesuchten Häfen 2 s 3 d bis 2 s 9 d für schweres Getreide resp. Hafer, alle von »Range« für August-Beladung; ein September-Boot ist zu 3 s 6 d berichtet. Der Bedarf nach prompter Räume für Stückgutladung vom Golf ist nicht wieder aufgelebt, jedoch zeigen »Timber«-Frachten einigen Aufschwung und »Deal«-Verschiffer von den Provinzen haben ihre Frachtgrenzen erweitert. — Segelschiffsräume verbleibt ausserordentlich rar; wir haben zu unseren vorwöchentlichen Bemerkungen Nichts von actuellem Interesse hinzuzufügen. Der Markt ist mit aufsteigender Tendenz sehr stark, obgleich das abgeschlossene Geschäft infolge Räumtemangels sehr gering ist.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	2½ d	10/	7/6	10/
London,	3d	12/6	10/	12/6
Glasgow,	2½ d	17/6	10/	15/
Bristol	3½ d	17/6	11/3	15/
Hull	3½ d	15/	12/6	15/
Leith	4d	15/	12/6	17/6
Newcastle	4d	17/6	12/6	15/
Hamburg	55 s	18c.	12 cents.	50 mk.
Rotterdam	9c.	18 cts.	15 cts.	12a14c.
Amsterdam	9c.	18 cts.	15 cts.	12a14c.
Kopenhagen	3/	17/6	15/	20/
Bordeaux	3/3	25 cts.	20c.	5 5
Antwerpen	4d	16/3	10/	17/6
Bremen	60 s	20c.	15c.	12c.
Marseille	3/1½, a3/3	22/6	17/6	20/a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 15 c. — Hamburg 20 c. — Rotterdam 25 c. — Amsterdam 25c. — Kopenhagen ¼ d. — Antwerpen 20 c. — Bremen 20 c. — Marseille — c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Halt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	3,3	3/3	2/9	2/10½ .....
Raff. Petrol. p. Segel ....	.....	2/6a3/4½	.....	24c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	21½ c.	20c.	16c.	21½ c.

## Sprechsaal.

(Eingesandt.)

Wenn ich noch einmal zur Frage der neuen Standlinien das Wort nehme, so geschieht es nicht, um auf die bereits behandelten Streitfragen wieder einzugehen (ich glaube meine Ansichten klar genug entwickelt zu haben), sondern nur, um einer Behauptung des Herrn Heyenga bezüglich meines Beweises von der Kreisgestalt der Douwe'schen Linie auf der Kugel entgegenzutreten. Herr Heyenga stellt es als eine mir untergelaufene Schwäche hin, die Gleichung

$$\frac{y}{A \cos c} + \frac{z}{A \sec c} = 1$$

als die Gleichung einer zur X-Achse parallelen Ebene erklärt zu haben, welche auf der Y- und Z-Achse bzw. die Stücke  $A \cos c$  und  $A \sec c$  abschneidet. Dass es sich aber doch so verhält, ist eine aus den Elementen der analytischen Geometrie des Raumes hinlänglich bekannte Thatsache.

Elsfleth, den 27. Juli 1899.

Dr. Ernst Wendt, Navigationslehrer.

Ich möchte hiermit aber auf das Bestimmteste festgestellt wissen, dass die Gleichung auch eine Gerade darstellt und die betreffende Hypothese gleich 2 A ist, wie ich auf Seite 332 in der »Hansa« behauptet habe.

Blankenese, den 1. August 1899.

Heyenga.

## Büchersaal.

### Organisation und Dienstbetrieb der Kaiserlich Deutschen

Marine. Ferber (Corvetten-Capitän z. D.) Auf Ver-

anlassung der Inspection des Bildungswesens der Marine

als Leitfaden für den Unterricht der Dienstkenntniss

bearbeitet. 2. Auflage. M 2.50. E. S. Mittler &

Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW12.

»Organisation und Dienstbetrieb der Kaiserlich deutschen Marine« betitelt sich ein auf Veranlassung der Inspection des Bildungswesens der Marine als Leitfaden für den Unterricht in Dienstkenntniss von dem Corvetten-Capitän z. D. Ferber bearbeitetes, soeben in zweiter Auflage erschienenen Buch, das kurz und übersichtlich für den Lehrzweck diejenigen Abschnitte der Dienstkenntniss der Kaiserlichen Marine zusammengestellt, die in der Seeoffizier-Prüfung hauptsächlich verlangt werden. Der erste Theil: »Organisation von Commando und Verwaltung der Kaiserlichen Marine« stellt den organischen Aufbau der Marine im Frieden dar. Er giebt ein Bild von der Zusammensetzung und dem ineinandergreifen der verschiedenen Organe der Marine. Der zweite Theil: »Militärrecht« behandelt die für den Seeoffizier wichtigsten Gesetze und Verordnungen, den politischen Dienst des Seeofficiers und die soerechtlichen Grundsätze. Der dritte Theil: »Schriftwesen« ordnet zunächst die wichtigsten Formen des Geschäftsverkehrs und beschäftigt sich des Weiteren mit der Inventarien- und Materialien-Verwaltung an Bord etc. — Der vorliegende Leitfaden wird dem angehenden Seeoffizier, für den die Dienstkenntniss eine der wichtigsten Berufswissenschaften ist, von hohem Nutzen sein. Aber auch allen denen, die für die Marine Interesse haben und sich über deren Zusammensetzung näher unterrichten wollen, sei das Buch zur Beachtung empfohlen.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 32.

Hamburg, den 12. August.

XXXVI. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Die Ausbildung der Seemaschinen. (Fortsetzung.) — Flaschenposten und ihre Wirkung. — Neues Rettungsboot. — Halbjähriger Bericht des Vereins Deutscher Seesteuerleute (Hamburg-Altona). — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Seit dem 1. Juli d. J. erschwert der bei Tonne S an der Südgrenze des Elbfahrwassers **gesunkene Schooner „Brunette“ die Schifffahrt auf der Elbe.** Nach vergeblichen Versuchen seitens der Rhederei das Wrack zu heben, sieht sich als Vertreter des Senats die Hamburgische Deputation für Handel und Schifffahrt gezwungen, für die Beseitigung der Wrackstücke (das Schiff ist am 18. Juli geborsten) Sorge zu tragen. Da ohne Einwilligung der Bürgerschaft der mit Kosten verbundene Plan nicht ausgeführt werden kann, hat der Senat an die Hamburgische Volksvertretung folgenden Antrag gestellt:

„Die mit verschiedenen Bergungsübernehmern angeknüpften Verhandlungen haben ergeben, dass allein der Nordische Bergungsverein genügende Leistungsfähigkeit und das erforderliche Hebematerial besitzt, um im vorliegenden Falle für die Beseitigung des Schifffahrtshindernisses Gewähr zu bieten. Der Verein hat sich bereit erklärt, mit den Arbeiten sofort nach Ertheilung des Auftrages unter den folgenden Bedingungen zu beginnen: Die beiden Wracktheile sind, sofern Wind und Wetter es erlauben, bis zum 15. November d. J. am Südufer

ausserhalb des Fahrwassers auf Grund zu setzen. Dasselbst hat die gänzliche Abwrackung stattzufinden, die spätestens am 1. September 1900 beendigt sein muss. Sollten bei der Hebung der „Brunette“ sich besondere Schwierigkeiten ergeben, so ist eine Unterbrechung der vom Verein gleichfalls übernommenen Beseitigungsarbeiten am Wrack des Dampfers „Corso“ nicht zu vermeiden. Für diesen Fall wird die hierfür vertragsmässig festgesetzte Frist von der Deputation entsprechend verlängert werden. Die Forderung des Nordischen Bergungsvereins beträgt für die Hebung und gänzliche Beseitigung der Wracktheile  $\text{M} 40\,000$ , ausserdem soll Alles, was vom Wrack selbst geborgen wird, in das Eigenthum des Vereins übergehen. Sofern von der Ladung, die aus Phosphat besteht, etwas geborgen wird, kommen von dem Erlöse, abzüglich der Leichterkosten und der Verkaufsspesen, 50 Procent dem Verein zu, die übrigen 50 Procent sind der Finanz-Deputation zu überweisen. Die geborgene Ladung ist durch den Verein öffentlich zu verkaufen.“

Angesichts vorstehender Worte wird man daran erinnert, dass sich der Nautische Verein zu Hamburg im November v. J. mit der Frage der Wrackbeseitigung auf der Elbe beschäftigte. Veranlassung gab der Umstand, dass damals drei Wracks zu gleicher Zeit die Navigation im Elbfahrwasser erschwerten, was einzelne Mitglieder zu Beschwerden gegen den Hamburgischen Staat veranlasste. Man war der Meinung, dem Staate müsse, ähnlich wie in London, Bergungsmaterial und -Personal zum sofortigen Gebrauch zur Verfügung stehen. Sowohl



dieser Gedanke als verschiedene andere wurden in folgender Resolution ausgedrückt:

«Der Nautische Verein hält es angesichts der letzten Schiffsunfälle auf der Elbe für dringend nothwendig, dass der Hamburgische Staat für die nöthigen Mittel Sorge, solche Wracks sofort aus dem Wege räumen zu können; sei es durch Anschaffung eigener Bergungsmittel, sei es durch Subventionirung privater Bergungsgesellschaften am Orte.»

Nach dem Inhalt des oben wiedergegebenen Senatsantrages zu urtheilen, hat der Vorschlag des Nautischen Vereins keine Berücksichtigung gefunden. Sollte es im Interesse der Elbschifffahrt nicht zu empfehlen sein, wenn sich die Hamburgische Bürgerschaft mal mit dem Thema näher beschäftigte?!

Die Deutsche Seewarte hat uns den Bericht über das Resultat der zweiundzwanzigsten **Concurrenz-Prüfung von Marinechronometern** zugesandt. Von acht (im Vorjahre 9) deutschen Uhrmachern waren 43 (37) Chronometer eingeliefert worden. Nachdem der deutsche Ursprung der einzelnen Chronometertheile (mit Ausnahme von Zugfeder und Kette) von der aus drei unbetheiligten Fachleuten bestehenden Commission festgestellt war, wurden die Instrumente in gleicher Weise wie bei früheren Prüfungen an jedem zweiten Tage durch den Director der Seewarte, Herrn Geh. Rath Professor Dr. Neumayer, mit den Normaluhren der Sternwarte auf chronographischem Wege verglichen. Zur Herstellung einer unabhängigen Controlle wurde ausserdem an jedem Dekadentage eine zweite Vergleichung unter Benutzung eines auf der Hamburgischen Sternwarte aufgestellten Chronographen und einer zweiten Registriruhr ausgeführt. Während der beiden ersten Dekaden (1898 November 19 bis December 9) wurden die Instrumente allmählich bis auf 30° C erwärmt. Alsdann wurden dekadenweise die Temperaturen

30° 25° 20° 15° 10° 5° 5° 10° 15° 20° 25° 30°

möglichst innegehalten, und zwar beim Uebergange von Dekade zu Dekade stets allmähliche Temperatur-Veränderungen vorgenommen. Während der beiden letzten Dekaden der Prüfung (1899 April 8 bis April 28) ist die Temperatur von 30° C bis auf Zimmertemperatur allmählich vermindert worden. Die untersuchten Chronometer vertheilten sich procentisch in folgender Weise auf die einzelnen Classen:

Classe	I	II	III	IV	V
	37 %	42 %	12 %	7 %	2 %

Nach Schluss der Prüfungen wurden die Instrumente im Beisoin des Directors der Seewarte sowie der Beamten der Abtheilung IV von Sach-

verständigen auf ihren gegenwärtigen Zustand geprüft. Diese Untersuchung ergab, dass weder an den Uhren noch an den Spiralen Rostspuren zu bemerken waren; nur bei einigen Uhren zeigte sich eine geringfügige Trübung in der Färbung des Oels. Von den der Prüfung unterzogenen 43 Chronometern erfüllten 16 die Bedingungen der Classe I, 18 Classe II, 5 Classe III und 3 der Classe IV. Die bekannten Hamburger Fabrikanten W. Bröcking und Knoblich hatten 9 bzw. 5 Instrumente geliefert, von denen allein 4 (6 im Vorjahre) bzw. 4 zu Cl. I gehörten, ebenso sind die Leistungen der Chronometer von W. Diedrich, Geestemünde, 4 erster Classe (I) hervorzuheben. Zu bemerken ist, dass im Vorjahre allein 5 Instrumente von E. Ehrlich, Bremen, zur ersten Classe zählten, dieses Jahr waren die Ehrlich'schen Erzeugnisse nur in der II. Classe, allerdings auch mit 5 vertreten. Weiter ist erwähnenswerth, dass von A. Kittel, Altona, 7 Chronometer ausgestellt waren, davon 2 erster Classe, die beide von der Seewarte mit Mark 1200 bzw. 1100 prämiirt wurden.

In Rostock konnte am 29. Juli d. Js. Herr **Capt. Jantzen**, z. Z. Führer des Dampfers »Eugen Krohn«, auf eine **fünfzigjährige Seefahrtszeit** zurückblicken; seit 1860, also seit beinahe 40 Jahren, führt der Jubilar deutsche Kauffahrteischiffe. In unserer die Kräfte schnell absorbirenden Zeit, die grade im Schifffahrtsbetriebe ein ununterbrochenes Hasten und Jagen hervorgerufen hat, ist ein Fest, wie es Capt. Jantzen gefeiert hat, eine grosse Seltenheit. Dass das Vorkommniss aber doch möglich ist, beweist, dass einerseits Herr Jantzen eine ausserordentlich widerstandsfähige Natur ist, die über besonders starke Nerven verfügen muss und dass andererseits das Seeschiffergewerbe nicht im Entferntesten mehr so lukrativ ist, als es zur Zeit unserer Väter war, die nach zehn- bis fünfzehn-jähriger Fahrzeit als Schiffer, diesen Posten mit dem eines Rentiers — oder wie Fritz Router sagen würde, Fetthaamels — vertauschen konnten. Gegenwärtig verdient — Ausnahmen kommen vor, sind aber sehr selten — ein Schiffsführer kaum mehr als er verbraucht, was besonders dann zutrifft, wenn noch eine Familie von dem Erlös in standesgemässer Weise ernährt werden soll. Diese zu Ungunsten des Schifferstandes eingetretene Aenderung lässt sich bis auf die Zeit zurückführen, in der die Bedeutung des Dampfers und seine Ueberlegenheit über den Segler erkannt ist. Die gesteigerte Fahrtgeschwindigkeit, die schnellere Passagier- und Güterbeförderung erhöhte den Wettbewerb, drückte die Frachten und führte, als kleine Schiffe und kleine Rhedereien sich nicht mehr behaupten konnten, die

Rhederei-Act.-Ges. ins Leben. Wollten diese auf moderner Grundlage gebauten Betriebe aber floriren und gegen die gleich Pilzen auftauchende Concurrenz in allen Ländern erfolgreich bestehen, so musste in erster Linie sparsam gewirthschaftet werden. Eine weitere Bedingung war, dass alle Pläne des Geschäftes von einer Stelle ausgingen, oder wenn sich Das nicht machen liess, die selbstständig handelnden Personen im Makler- und Rhedereigeschäfte geschulte Leute waren. Mit anderen Worten, das Personal wurde vermehrt, denn für die Geschäfte, deren Abwicklung früher in den Händen des Capitäns lag, waren von der Rhederei angestellte Agenten thätig. Wurden so dem Capitän manche zwar früher von ihm gern geleistete Arbeiten, besonders das selbstständige Befrachten der Schiffe im Auslande abgenommen, so erfuhr naturgemäss auch sein Verdienst eine Verringerung. Ein Vorwurf, dass es so gekommen ist, kann Niemand treffen, es müsste denn sein, man wollte die Entwicklung der letzten zwanzig bis dreissig Jahre hierfür verantwortlich machen. »Other times, other manners, and steam is now all powerful!«

Zwei englische Seeschiffvereine, die »Shipmasters Society, London« und die »Scotch Shipmasters Association« haben kürzlich ihre **Jahresversammlungen** abgehalten. Neben verschiedenen Angelegenheiten, die wegen ihrer localen Natur für uns weniger in Betracht kommen, beschäftigte die Corporationen, unabhängig von einander, der unter dem Namen »Flagg Bill« jedem Engländer bekannte Gesetzentwurf, die Nationalität der Führer englischer Schiffe betr. Wer durch die englische Tagespresse Gelegenheit hat, den Eifer und die Ausdauer zu beobachten, die in britischen Seemannskreisen seit Monaten zur Anwendung kommen, um dem Entwurf Anhänger zuzuführen, wird begreifen, dass sich die beiden Schiffervereine hauptsächlich mit diesem Thema beschäftigten. Handelt es sich doch darum, dem Wunsch, dass ein britisches Handelsschiff nur durch einen britischen Unterthan (subject) geführt werden soll, gesetzliche Kraft zu verleihen. Es ist einleuchtend, dass die Beschlüsse beider Vereine, hinter denen 2677 Inhaber von »master's certificates« stehen, manchen Gegner des Entwurfes zum Nachdenken veranlassen werden. Denn selbst Sir Thomas Sutherland, Mr. Douglas Owen und andere heftige Bekämpfer der »Flagg Bill« müssen, wenn sie sich nicht allen Befürwortungen des Entwurfes verschliessen wollen, die Wünsche der Schiffer und Steuerleute gerechtfertigt nennen. Wennschon wir Deutsche, d. h. ein Theil unserer seemännischen Bevölkerung, aus praktischen Gründen keineswegs Veranlassung haben, die britischen Collegen zu

unterstützen, so ist man aus idealen Gründen gezwungen, die Bewegung zu Gunsten der Vorlage sympathisch zu begrüßen. Dieses aus London und Dundee uns gegebene Beispiel zeigt ein Eintreten aller Schiffer und Steuerleute für eine gemeinsame Sache, deren Ursprung zum Theil in materiellen Gründen, hauptsächlich aber in patriotischem Empfinden zu suchen ist. Sie kämpfen um ihre Ehre, ihre Existenz als echte Briten, als Patrioten.

**Selbstentzündungen von Kohlen- und Baumwollladungen** sind trotz aller erdenklichen Vorsichtsmaassregeln leider nicht selten. Besonders häufig bricht Feuer bei Kohlenladungen aus, weil hier von einer Selbstentzündung thatsächlich die Rede sein kann, während man sich bei Baumwolle-Bränden noch immer nicht einig ist, ob Baumwolle, wenn sie im feuchten Zustande ins Schiff kommt, später eine Selbstentzündung bewirkt, oder ob die Ladung auf fahrlässige — mitunter auch vorsätzliche — Weise in Brand gerathen ist. Wie dem nun aber auch sein mag, die Gefahr ist für Schiff und Besatzung gleich, einerlei welchen Ursachen die Entstehung eines Ladungsbrandes zuzuschreiben ist. Desshalb wird man alle Bestrebungen, welche darauf abzielen, Schiffsbrandunglücksfälle möglichst zu vermeiden mit Freuden begrüßen können. Diese Empfindung zu bekunden, giebt uns ein Mittel Anlass, das kürzlich in England auf seine Wirkung mit grossem Erfolg erprobt ist. Es handelt sich um den Gebrauch von flüssiger Kohlensäure, die zum Löschen entstandener Feuer in Kohlengruben mit guten Resultaten verwandt ist. Mr. Spemer hielt in einer Versammlung der Bergwerks-Ingenieure zu Sheffield einen Vortrag über die zweckmässige Verwendung von Kohlensäure bei Kohlen-Selbstentzündungen. Redner hatte Gelegenheit, dieses Mittel beim Brande eines bedeutenden Kohlenflözes mit Erfolg verwenden zu sehen. Man führte durch geeignete Schläuche aus weiter Entfernung flüssige Kohlensäure in die Nähe des Feuerherdes und erreichte nach ausserordentlich schneller Zeit ein vollständiges Verlöschen des Brandes. Der Vortrag, in verschiedenen englischen Zeitungen veröffentlicht, hat nun den Vorschlag gezeitigt, Schiffen, die leicht entzündbare Waaren führen, Behälter mit flüssiger Kohlensäure mitzugeben. Der Ausführung des Vorschlages steht weiter nichts im Wege, als dass die Verwendung der Säure zum gedachten Zwecke eine gewisse Sorgfalt erfordert. Die Anschaffungskosten sind gering. Das Kilo, in Cylindern aufbewahrt, kostet nur 30 bis 40 Pfennig. Bei Berührung mit der atmosphärischen Luft entwickelt dieses winzige Gewicht ungefähr 550 Liter Gas.

Der **Nicaragua-Canal**, der schon vor Jahrhunderten wegen seiner bedeutenden wirthschaftlichen Vortheile mehrfach in Aussicht genommen wurde, wobei zwar alle Projecte sich in kurzer Zeit zerschlugen, wie noch als letzter der Plan der »Nicaragua Canal Construction Company«, die als Concurrenz des Panamaunternehmens entstanden war, ist jetzt wieder neu aufgenommen, nachdem durch ein unqualificirbares finanzielles Verfahren die Vollendung des Panama-Canals unmöglich geworden. Natürlich sind die Schwierigkeiten, den amerikanischen Continent in der Linie über den Nicaraguasee zu durchqueren, inzwischen nicht geringer geworden. So bietet der grosse Staudamm über den Rio San Juan eine schlimme Aufgabe, die man sich, wie wir in Spemann's »Mutter Erde« lesen, übrigens nach amerikanischer Manier sehr leicht zu machen gesucht hat. Das Material — schwere Felsblöcke, welche von sehr weit hergeschafft werden müssen, weil sie sich in jener Gegend nicht vorfinden — soll mit einer Drahtseilbahn bis über den Fluss transportirt, dort ins Wasser gestürzt und so ein Stein unter Wasser auf den andern gethürmt werden, bis das Dammprofil erreicht ist. Dann gedenkt man von oben her Sand und Füllmasse zwischen die Steinblöcke sich einwaschen zu lassen. Bedenkt man aber, wie reissend und mit welcher Gewalt die Hochwasser gerade in Rio San Juan eintreten, so erscheint dieses Verfahren im höchsten Grade fragwürdig. — So viel steht fest, dass der Nicaragua-Canal weder in der in Aussicht genommenen sechsjährigen Bauzeit, noch für die veranschlagte Summe von 135 Millionen Dollars (rd. 575 Millionen Mark) hergestellt werden kann. Bedenkt man, dass der Bau des Nord-Ostsee-Canals volle neun Jahre in Anspruch genommen hat, so kann man die Bauzeit für den Nicaragua-Canal auf mindestens 12 bis 15 Jahre veranschlagen.

## Die Ausbildung der Seemaschinisten.

Von Professor Walther Lange.

(Fortsetzung.)

Wer stellt nun allen Prüflingen in diesen und allen anderen Fächern die Aufgaben? Das ist sehr einfach: Auf Veranlassung vom Reichsamte des Innern sind für jedes Fach eine Anzahl Aufgaben zusammengestellt und diese Aufgaben sind auf Karten gedruckt den Prüfungscommissionen zugestellt. Natürlich ist es nicht möglich, die Aufgaben gleich schwierig zu stellen, im Gegentheil herrscht namentlich bei den Aufgaben zur II. und I. Prüfung ein grosser Unterschied in der Schwierigkeit. Nun erhalten nicht etwa alle Schüler dieselbe Aufgabe, sondern es wird — leider spielt hier der

Zufall sehr stark mit — von jedem Prüfling für jedes Fach je eine Aufgabe aus einem Paken gezogen. Mit diesem »Ziehen« kann ich mich in meinem Leben nicht befreunden. —

Ich gelange nun zur praktischen Prüfung für das IV. und III. Patent. — Diese Prüfung wird an Bord eines kleineren Dampfers (oder kann zur Noth auch an Modellen) vorgenommen und bezieht sich diese auf die Einrichtung, Wirkungsweise usw. der Schiffsmaschine, beziehungsweise einzelne Theile derselben. Der Prüfende holt hier möglichst viele Fälle aus der Praxis heran. — Wer die schriftliche Prüfung mit zufriedenstellenden Noten bestanden hat, wird zur praktischen Prüfung zugelassen. Derjenige, welcher diese nicht besteht, wird aber nicht zur mündlichen Prüfung zugelassen. — In der mündlichen Prüfung werden nun entsprechende Fragen gestellt.

Bei der Prüfung zum Maschinisten zweiter Classe erstreckt sich die schriftliche Prüfung im Deutschen auf die Anfertigung eines Aufsatzes über einen Havariefall und dieser Aufsatz wird nach der formalen und technischen Seite zensirt. Aus der Mathematik ist eine Aufgabe aus der Arithmetik zu lösen. Der Lösung der mathematischen Arbeiten schliesst sich die Lösung der einen Mechanik-Aufgabe an.

Nachdem diese Aufgaben fertig sind, erfolgt die Anfertigung einer Skizze von einem Maschinentheil.

Hiermit ist die schriftliche Prüfung beendet. — Es folgt nun eine praktische Prüfung an Bord und dann die mündliche Prüfung über alle Lehrfächer: Deutsch, Technisches, Englisch, Rechnen, Planimetrie, Stereometrie, Mechanik, Physik, Maschinenlehre.

Der Prüfling zum 1. Patente hat in der schriftlichen Prüfung ausser den bei der Prüfung zum 2. Patent namhaft gemachten Aufgaben noch eine Aufgabe aus der Stereometrie und eine Indikatoraufgabe zu behandeln. Die Aufgabe aus der Stereometrie muss in die Trigonometrie und in die Lehre von den Logarithmen einschneiden. Naturgemäss sind auch alle Aufgaben für die Prüfung zum ersten Maschinisten schwieriger, als die Aufgaben für die Prüfung zum zweiten Maschinisten.

Bei der Aufnahme eines Maschinentheiles hat der Prüfling die Skizze so aufzunehmen, dass er von derselben (nachdem der betr. Maschinentheil fortgenommen) eine Werkzeichnung auftragen kann und dieselbe auch wirklich aufträgt.

Im Uebrigen spielt sich die Prüfung so ab wie die Prüfung zur II. Classe, nur dass die Fragestellung schwierigere und weitergehende Dinge betrifft. Namentlich wird in der Maschinenkunde viel weiter geprüft.



In der mündlichen Prüfung werden gleichfalls schwierigere Fragen vorgelegt, demgemäss muss sich der Unterricht in der I. Classe der Seemaschinistenschule auch weitergehend ausgestalten. Zu den Prüfungsfächern tritt Elektrotechnik hinzu.

Wie bereiten sich nun die Prüflinge auf die Prüfungen vor? Der Nachweis eines regelmässigen Schulbesuchs wird nicht verlangt. Das war im Anfange (bei der Herausgabe der Vorschriften im Jahre 1879) auch nicht möglich, weil es eben damals keine Seemaschinistenschule gab. Auch damals konnte man an Schulen keine Prüfungscommission bilden, weil es eben keine Schulen gab. Aber, ich frage hier alle Fachleute, ist es denn nicht eine absolute Nothwendigkeit, jetzt die Prüfungen den Schulen, den staatlichen Anstalten natürlich, zu übergeben und die Lehrer zu Mitgliedern der Prüfungscommissionen zu ernennen? Warum soll den Seemaschinistenschulen das nicht billig sein, was den Navigationsschulen recht ist? Ich plaidire unentwegt für die Uebergabe der Prüfungen an die Schulen.

Ich möchte die Prüfungscommissionen verstärkt wissen durch 2 Vertreter der Praxis (Maschineninspectoren z. B.), damit diese ausserhalb der Schule stehenden Herren im Vereine mit dem Reichscommissar die Bürgschaft für eine sachgemässe Durchführung der Prüfung der Gesamtheit den Interessenten gegenüber bieten, zumal die Fragestellung an die Prüflinge durch die Lehrerschaft geschehen müsste. Die Prüfungscommission würde sich dann zusammensetzen aus dem Director der Anstalt als Regierungscommissar, aus 2 Lehrern der Anstalt und 2 Vertretern der Praxis; ein Reichscommissar würde die Interessen des Reichs vertreten. Die Theilnahme von 2 Vertretern der Praxis an diesen Prüfungen und die weitere Ausgestaltung des Prüfungswesens und Schulwesens müsste ohne Zweifel segensreich wirken, namentlich würde der Stand des Maschinenpersonals wesentlich gehoben.

Die von mir vorgeschlagene Zusammensetzung der Prüfungscommission würde auch den Einfluss der Rhedereien auf die Prüfungen selbst erhalten beziehungsweise befestigen.

Was bezwecke ich nun mit dem Drängen auf Uebergabe der Prüfungen an die Seemaschinistenschulen? Es geschieht nicht etwa deshalb, um eine Erleichterung bei der Ablegung der Prüfungen herbeizuführen, sondern ich dränge einzig und allein deshalb, um eine Erhöhung der Ansprüche herbeizuführen, weil ich es voll und ganz empfinde, dass bei der heutigen Ausbildung der Seemaschinisten und bei der heutigen Ausgestaltung der Prüfungen nicht das herauskommt, was man heute bei dem fortgeschrittenen Stande der schiffsmaschinellen Einrichtungen von Seemaschinisten II. und I. Classe

billigerweise verlangen muss. Ich will eine Vertiefung in den Stoff. Der Seemaschinist soll weit mehr in die Materie eindringen; es soll das »Einpauken« für die Prüfung mit allem Nachdruck über Bord geworfen werden. Wie wenig heute, solange die jetzige Methode der Vorbereitung und Prüfung herrscht, von dem Stoffe sitzen bleibt, kann man praktisch in dem Unterricht erfahren, der in Bremen in der Oberklasse der Seemaschinisten ertheilt wird. Bei der jetzigen Ausbildung als Seemaschinist durch die Seemaschinistenschulen wird viel zu viel »gepaukt«: es soll eben die Prüfung überwunden werden. Und dieses Ausbildungssystem muss sobald wie möglich über Bord zum Segen und Heil der Handelsmarine, zum Segen und Heile der Kriegsmarine!

Um nun auch positive Vorschläge zu machen bezüglich dessen, was zu erstreben ist, sei das nun Folgende gesagt; allerdings hat dieses nur in sofern Gültigkeit, als im Grossen und Ganzen der jetzige Ausbildungsgang der Seemaschinisten beibehalten wird.

Vor allen Dingen muss der Lehrstoff einer gründlichen Durchsicht unterzogen werden. Fort mit dem, was Ballast ist. Man berücksichtige aber weit mehr das, was den Fortschritten der Technik entsprechend gelehrt und erfasst werden muss.

Im Deutschen müsste der Aufsatz auch auf die Beschreibung von Modellen ausgedehnt werden dürfen. Es ist namentlich zu erstreben, dass die jetzt beim deutschen Aufsatz auftretenden technischen Schwierigkeiten z. B. die Behandlung von gewissen Havariefällen usw. vermieden werden.

Im Englischen ist eine Zusammenstellung der englischen Vocabeln, welche jeder Maschinist kennen muss, von Reichswegen nothwendig. Auch hier tasten die Seemaschinistenschulen im Dunkeln, denn der eine Prüfer verlangt Dieses, der andere Prüfer aber Jenes.

Warum liesse sich nicht der Lehrstoff ebenso gut abgrenzen wie er heute von der Kaiserlichen Marine genau abgegrenzt ist, wenn Jemand seine Aufnahmeprüfung als Maschinistenapplikant ablegen will. Da heisst es einfach in der Arithmetik verlangen wir die und die Abschnitte in jenem Lehrbuche.

Allerdings hat eine solche Abgrenzung etwas Engherziges an sich und man würde ja vielleicht auch mit allgemeinen Anweisungen auskommen, wenn die Prüfungen den Schulen überwiesen würden.

Für die II. Classe ist unbedingt zu verlangen, dass die Prüflinge einfache Gleichungen lösen können, da die meisten Aufgaben aus der Mechanik diese Kenntniss voraussetzen. In der Planimetrie sollten auch die Beweise der hauptsächlichsten Lehrsätze gekannt sein und in der Stereometrie müsste in

Zukunft über die Eigenschaften und Berechnungen bestimmter Körper geprüft werden.

Auch müsste eine gewisse Fertigkeit in der Anwendung von Formeln verlangt werden. Namentlich wäre hierbei nachzuweisen, dass der Prüfling Formeln durch Einsetzen gegebener Werthe benutzen kann. — Die Mechanik ist entschieden in der zweiten Classe weitergehend zu lehren.

Namentlich wäre die Durchrechnung zahlreicher Beispiele, welche die Anwendung der verschiedenen Sätze der Mechanik in der Praxis erläutern, durchzuführen. In der Physik sind unbedingt die Kenntnisse der allgemeinen Eigenschaften der Körper zu fördern und dann müsste man der Behandlung der Lehre vom Wasserdampf einen breiten Raum zuweisen.

Auch die Grundlehren der Electrotechnik sollten bereits in der 2. Classe gelehrt werden. Den Candidaten müssten geläufig sein die Grundzüge der Kraftübertragung, die Kenntnisse des praktischen Dienstes (Einsetzen der Sicherheitsstroifen, das Verlöthen zerrissener Drähte, die Wiederherstellung der Isolation, die Behandlung und das Auflegen der Bürsten, das Anspannen der Riemen usw.) Wie nothwendig ein solcher Unterricht und solche Kenntnisse von dieser oder jener Prüfungscommission erachtet werden, ergibt sich aus der Thatsache, dass schon jetzt z. B. in Bremerhaven, d. h. von der betreffenden Prüfungscommission in der Electrotechnik geprüft wird.

In dem Abschnitt »Technik« der jetzigen Prüfungsvorschriften sieht es heute sehr unbestimmt aus. Für den Unterricht müssten unbedingt gewisse zweifelhafte Fälle mit Bezug auf die Behandlung von Kessel und Maschinen durch Besprechungen der beteiligten Lehrer, Practiker usw. — welche Besprechungen von Reichswegen zu veranlassen wären — erläutert werden. Ich erinnere hier nur an die verschiedenen Ansichten über die Behandlung des Kessels.

Und wo bleibt heute die Hydraulik?

Vom II. Maschinisten sind Kenntnisse in der Hydraulik zu verlangen, denn welche Rolle spielt heute die Hydraulik auf den Schiffen. Diese Kenntnisse müssten umfassen die Grundsätze hydraulischer Anlagen, im Besonderen der Hebezeuge der Ruderapparate, der Ruderbremsen, der Accumulatoren, der selbstthätigen Pumpenregulirungen und die Eigenschaften der Pressflüssigkeiten. Die Pumpen (Weir, Duplex, Pulsometer usw.) werden bereits jetzt schon ausführlich behandelt.

Dass die Festigkeitslehre in den einfachsten Fällen nothwendigerweise zu behandeln ist, wer möchte das wohl bezweifeln?

Für die zeichnerische Darstellung von Maschinentheilen wären von Reichswegen Vorlagen auszuarbeiten, welche die beim Aufnehmen und

Auftragen zu befolgenden Methoden festlegen. Ein Verlangen, das gewiss berechtigt ist, zumal dieses Verfahren auch auf anderen technischen Gebieten gebräuchlich ist. Ich erinnere nur an die Herstellung von Flurkarten. —

Aber ich gehe noch weiter; ich stehe überhaupt auf dem Standpunkt — und ich stimme hierin mit vielen Herren aus der Praxis überein — dass der Ausbildungsgang des Seemaschinisten geändert werden müsste und m. E. zum Theil recht erheblich.

Ich möchte unterschieden wissen:

a) Maschinisten für die kleinste Schifffahrt, z. B. Maschinisten für Fischdampfer, Seeschlepper usw. — Als »leitende« Maschinisten würden etwa Maschinisten der jetzigen IV. Classe zu fungiren haben.

Der Ausbildungsgang wäre beizubehalten, dagegen müsste im »Rechnen« geprüft werden.

b) Maschinisten für kleine Schifffahrt, z. B. Nord- und Ostseefahrt (Küstenschifffahrt.) Als »leitende« Maschinisten hätten etwa jetzige Maschinisten III. Classe zu fungiren, die also auch mindestens 24 Monate hindurch ein Handwerk (als Kesselschmied, Schlosser, Schmied usw.) in einer Dampfmaschinenbau-Anstalt bezw. Reparaturwerkstatt betrieben haben; auch müssten dieselben 24 Monate hindurch mit dem IV. Patente gefahren haben.

c) Maschinisten für mittlere Schifffahrt (europäische Fahrt): Als »leitende« Maschinisten (jetzt können Maschinisten mit dem II. Patent unmittelbar nach bestandener Prüfung als »Leitende« fahren) sollten m. E. nur solche Maschinisten fahren dürfen, die ein neues, nennen wir es, Voll-Patent, erworben haben.

Für die Erlangung dieses »Voll-Patentes« wären m. E. folgende Bedingungen zu erfüllen!

1) dreijährige Lehrzeit in einer Dampfmaschinen-Fabrik; in dieser Zeit muss der angehende Seemaschinist mindestens 6 Monate in der Kesselschmiede gearbeitet haben;

2) der dreijährigen Lehrzeit hätte eine zweijährige Fahrt als Assistent zu folgen;

3) jetzt käme ein (einschl. Ferien) einjähriger Besuch der Seemaschinistenschule in Betracht.

In diesem Jahre wäre der Unterricht in der Mathematik, Physik, Chemie, im Deutschen und im Englischen ganz abzuschliessen, so dass für die theoretische Prüfung zum I. Maschinisten nur die erweiterte Mechanik und die erweiterten eigentlichen Fachwissenschaften in Betracht kämen.

Für diese Prüfung wären also die Prüfungsvorschriften vollständig umzuarbeiten und namentlich auszugestalten.

(Schluss folgt.)

## Flaschenposten und ihre Wirkung.

So lange über die Seeschifffahrt authentische Nachrichten vorliegen, hat sich in Stunden der Gefahr beim Seemann das Bedürfnis geltend gemacht, Verbindungen mit der Aussenwelt herzustellen. Als noch kleine, der Seegewalt nicht immer widerstandsfähige Segelfahrzeuge allein auf dem Meere als Transportmittel herrschten, dienten wasserdichte Holzfässer als Communicationsmittel und Aufbewahrungsort für Briefe und Erinnerungszeichen an Freunde und Verwandte. Im Februar des Jahres 1493 befand sich Columbus im Nordatlantik, nach seiner Schätzung in der Nähe der Azoren, nach des Lootsen Calculation unweit von Madeira. Sein kleines Fahrzeug, im Kampfe gegen schweren Sturm und tobende See, schien ihm in grosser Gefahr. Weil er fürchtete, das Ergebniss seiner bisherigen Thätigkeit und Arbeit würde mit dem Untergang seines Schiffes vernichtet sein und der Nachwelt verloren gehen, verfasste er einen kurzen Reisebericht, auf Pergamentpapier geschrieben, und vertraute das interessante Document, in Wachstuch gewickelt und mit Wachs verklebt, dem Meere an. Trotz dieser getroffenen Massregeln ist diese denkwürdige Seepost nicht an seine Adresse, den König von Spanien, gelangt, ja überhaupt von Niemand gefunden worden. Was um so bemerkenswerther ist, als der König, nachdem er Kunde von dem schliesslichen Erfolg seines grossen Unterthans erhalten hatte, 1000 Dukaten Belohnung für die Einlieferung des Berichtes aussetzte. Eine Copie des Reiseberichtes, in derselben Verpackung wie das dem trügerischen Meere anvertraute Original, befand sich in einem Fass auf der Poop seines Schiffes. Es war bestimmt, auch diese den Weg des Originals wandern zu lassen, wenn der Untergang des Schiffes unvermeidlich wurde. Glücklicherweise legte sich jener furchtbare Sturm und es gelang Columbus St. Mary zu erreichen; sein Schiff war in kritischer Verfassung.

Fässer an Bord als Postbeförderungsmittel waren kostspielig und ihre Expedition war mit grösseren Umständen verbunden, als die später zu verschiedenen Zwecken verwandten Flaschenposten. Diese fanden um so leichter allgemeine Einführung und Aufnahme, als man den Nutzen erkannte, den sie zur Feststellung der oceanischen Strömungsverhältnisse zu gewahren im Stande waren. Mit den Jahren wurde die Flaschenpost eine allseits anerkannte Einrichtung. Zeitungen und Zeitschriften hatten stets einen Platz für die Publication der neuesten Flaschenposten frei.

Im Jahre 1833 veröffentlichte Herr Becher, Redacteur der englischen Monatszeitschrift »Nautical Magazine«, als der Erste Karten, in denen auf Grund der ihm zugänglichen Nachrichten über aufgefundenene Flaschenposten, die nordatlantischen Strömungen in graphischer Darstellung vor Augen geführt waren. Fünf und zwanzig Jahre später nahm die Hydrographic Office, Washington, die inzwischen eingestellten Kartenpublicationen wieder auf. Zahlreiche werthvolle Strömungskarten auf der Rückseite der North-Atlantic- und North-Pacific Pilot Charts sind seitdem veröffentlicht und von den Seelenten aller Nationen mit grossem Interesse gelesen und bei der Courseberechnung berücksichtigt. Um dem Seemann eine praktische Ausnutzung der Publicationen leicht zu ermöglichen, sind den Karten Erläuterungen beigegeben. Aber auch andere Nationen bzw. andere meteorologische Institute, haben die Bedeutung solcher Strömungskarten erkannt. Unter Anderem ist der unter dem Namen »Flaschenposten: im Archiv der Deutschen Seewarte von Dr. Schott verfasste Artikel besonders hervorzuheben. Ebenfalls hat sich Mr. H. C. Russell durch Vorträge, die er in der »Royal Society« von Neu Süd-Wales über Flaschenposten gehalten hat, sehr für deren Verbreitung verdient gemacht. Ferner sind noch die Bemühungen des belgischen Professors Gilson zu erwähnen. Der Gelehrte

beschäftigt sich mit den Strömungsverhältnissen der Nordsee. Gedruckte auf seine Kosten verfertigte Karten werden mit dem Datum und der Uhrzeit versehen beim West Hinder Feuerschiff über Bord geworfen und die Schiffsführer, welche solche Seeposten finden, ersucht, dieselben an Professor Gilson unfrankirt per Post zu senden.

Im Jahre 1776 fand ein Theilnehmer der Cook'schen Expedition bei den Kerguelen eine mit Draht an einen Felsen befestigte Flasche. Sie enthielt ein Pergament, auf dem in französischer Sprache Capitän de Rounevet von der Fregatte »L'Oiseau« kund gab, dass er zwei Jahre früher an dieser Stelle gewilt habe. Selbst dieses winzige zwei Jahre alte Begrüssungszeichen rief unter den Expeditionstheilnehmern lebhaftes Befriedigung hervor, erweckte es doch Erinnerungen an die seit vielen Monaten verlassene Heimath und bildete das Band gegenseitigen Gedankenaustausches. Heute ist es nichts Seltenes, dass Dampfschiffe einander passiren ohne nur ihre Flagge zu zeigen.

Am 1. März 1825 brach auf dem Ostindienfahrer »Kent«, als er sich in der Bay von Biscaya aufhielt, Feuer aus. Einer der zahlreichen Passagiere, Major Mc. Gregor, sandte, auf Pergament geschrieben, in eine Flasche verpackt, pathetische Worte nach Edinburg an seine Angehörigen. Er befahl seine Seele Gott und nahm von den einzelnen Mitgliedern seiner Familie Abschied für immer. Eine kleine Brigg nahm später 547 Passagiere und Mannschaften von dem brennenden Schiffe ab, unter ihnen den Absender der Flaschenpost; 90 Personen ertranken oder verbrannten. Zwei Jahre später erhielt Mr. Mc. Gregor die erwähnte Seepesche nach Edinburg von Barbados gesandt. Dort hatte die Flasche Jemand beim Baden am Strande gefunden.

Eine s. Z. viel besprochene Seepostsendung kam von dem mit Mann und Maus verlorenen Schiff »London«. Kurz vor dem Untergang hatte ein Passagier, der berühmte Schauspieler Gustav Brooke, eine Flaschenpost ins Meer geworfen. Sie wurde von einem Trinity-House-Master am 1. März 1866, drei Monate nach ihrer Expedition, an Brighthon-Strand gefunden. Frau Brooke, an die der Absender ergreifende Worte gerichtet, erkannte die Handschrift ihres Mannes und theilte mit, dass er sich an Bord der »London« auf einer Reise nach Australien befunden. Durch diese Aussage erfuhr man erst den Namen des Schiffes. Mr. Brooke hatte in begreiflicher Erregung vergessen, oder auch keine Zeit mehr, den Namen des Schiffes zu nennen.

Gordon Bennett, der Eigenthümer des Weltblattes »New-York Herald« richtete, weil er glaubte, dass durch die Behrings-Strasse der Pol zu erreichen sei, die von Sir Allen gekaufte Yacht »Jeannette« für eine Polarreise aus und übergab das Commando der Expedition dem Lieutenant de Long. »Jeannette« wurde am 12. Juli 1881 auf 77° 15' N. und 154° O., einem seit vollen zwei Jahren unfreiwilligen Aufenthaltsort, vom Eise zerdrückt, nachdem zuvor de Long über den Verlauf und Erfolg der Reise per Flaschenpost dem Meere einen Bericht anvertraut hatte. Das Schriftstück, sowie seinen Verfasser hat Niemand nach der Catastrophe gesehen; durch zwei Gerettete der Besatzung hat man erst die Existenz der Flaschenpost und den Untergang des Schiffes erfahren. Wenngleich auch die letzte Botschaft der tapferen Expeditionsführung ihre Mission nicht zu erfüllen vermochte, gelangten die interessirten Kreise durch Auffinden mehrerer Gegenstände der Yacht »Jeannette« in der Nähe von Julianshaab, Grönland, zu der Gewissheit, dass die gefundenen Sachen eine Reise durch die Nordpolregion gemacht hatten. Kein Geringerer als Nansen machte sich diese Beobachtung während seiner denkwürdigen Polarreise zu Nutzen und manövrierte die »Fram« darnach. So erfüllte das von Gordon Bennett gespendete Gold doch — wenn auch auf andere Weise wie der Millionär es gewünscht — einen grossen Zweck.



Im November 1888 wurde in der Druidge Bay eine Flasche mit folgender Nachricht gefunden: »Bark »Cumeria«, Mai den 9ten. Wer dieses liest, den bitte ich, allen meinen Freunden mitzutheilen, dass die Behandlung, mit der mich der Steuermann tractirt, schauerhaft ist. Alle Leute der Mannschaft sagen, wir werden niemals einen Hafen erreichen, denn das Schiff macht viel Wasser. — Westerley, apprentice.« Ein eigenthümlicher Zufall wollte es, dass an demselben Tage, da die »Cumeria« als »vermisst« in einer Zeitung gemeldet wurde, ein anderes Blatt den Inhalt der eigenthümlichen Flaschenpost mittheilte. Ob das Schreiben apokryph war oder sich Jemand einen schlechten Scherz gemacht hatte, ist nie festgestellt worden. Ein weiteres Beispiel hingegen lässt über Thatsachen keinem Zweifel Raum.

Im Jahre 1893 wurde eine Flaschenpost mit folgendem Bericht aufgefunden: »Schiff »Buckingham«, November 24, 1890. Der Capitän ist von einem Culi quer ab von den Shetlands am 11. October 12 h 30 m ermordet. Das Schiff befindet sich gegenwärtig bei Bermudas, 45 Tage von Dundee nach New-York bestimmt. Alles wohl. Wenn gefunden, bitte an . . . zu senden.« Diese Mittheilung erreichte am Ende die Eigenthümer des Schiffes, welche die Handschrift des Schreibers als diejenige eines ihrer Apprentices feststellten. Der Capitän war thatsächlich, wie gemeldet, ermordet.

Passagiere haben nicht selten die Gelegenheit benutzt, ihre Schreibfertigkeit im Verfassen von Botschaften vermittelt Flaschenpost zu zeigen; oft mit Erfolg. Im Juli 1890 fand mit dem Dampfer »Magnetic« eine wissenschaftliche Excursion von Leith nach Island statt. Quer von den Westmannaa-Eilanden wurde dem Meere eine Flaschenpost anvertraut, das Programm der bisherigen Reise enthaltend. Im Januar 1891 fand ein Dampfer die Flasche bei den Lofoden. Sie war von 63° N 20° W nach 68° N 13°, 600 Seemeilen, in sechs und einem halben Monat getrieben. Man erzählt, wenn die Einwohner der Westermannaa-Inseln mit vorüberfahrenden Schiffen des rauhen Wetters halber nicht in persönliche Communication treten können, benutzen sie Flaschenposten. Die meisten von der West- oder Nordseite der Inselgruppe entsandten Posten gelangen in kurzer Zeit infolge der dort herrschenden Oberflächenströmung nach oder in die Nähe der kleinen auf Island gelegenen Stadt Eyranbakke. Die Westmannaa-Leute benutzen diese Art des einseitigen Meinungsaustausches nicht allein. Im Juni 1895 wurde am Strande der Insel Burra, westlich von den Schetlands, eine dünne Blechbüchse gefunden. Sie enthielt ausser vier Briefen nach Glasgow, drei nach Harris, zwei nach England, das dazu gehörige Postgeld und eine Note unterzeichnet mit »Findlay Gillies, St. Kilda. März den 1ten 1895«. Hier waren 300 Seemeilen in drei und einen halben Monat zurückgelegt. Neptuns Post hat schon verschiedentlich den St. Kilda-Bewohnern Dienste geleistet.

Im December 1891 verlies die Bark »Caller Ou« das Revier von Grimsby. Da gleich nach ihrem Weggang ein überaus heftiger Sturm ausbrach, glaubte man monatelang, das Schiff sei gescheitert. Eine am 9. Januar 1893 am Strande von Kilusea gefundene Latte, liess einen anderen Commentar zu. Eine Seite derselben trug folgende Inschrift: »Wer dieses findet, dem sei kundgethan, dass »Caller Ou« durch einen unbekannten Dampfer in den Grund gebohrt ist.« Auf der anderen Seite war zu lesen: »Mag Gott meiner Mutter helfen. »Caller Ou« ist von einem unbekannten Dampfer niedergesunken. Keine Zeit mehr; wir sinken. Dawson.« Dieses Schiff hatte einen Appentice desselben Namens an Bord, sein früherer Lehrer im Trimty-House zu Hall erkannte die Handschrift.

Eine andere im Februar 1894 bei der Gigbi-Insel gefundene Flaschenpost, deren Inhalt ein Stück Papier 3" lang und 2" breit war, enthielt folgende mit Bleifeder geschriebene

Worte: »September den 25ten. Wir sinken in der Mitte des Oceans. »Horn Head« war in Collision mit einem Eisberg — Steuermann.«

Diese und andere unzählige Seeposten, die expedirt wurden, um Aufschluss über unaufgeklärte Tragödien auf See zu geben, haben in den meisten Fällen ihren Zweck erreicht. Dass auch in der Unterhaltungslectüre, in Romanen und Novellen, die Neptun's-Post nicht selten eine wichtige Rolle spielt, ist bekannt.

In früheren Jahren gelangte nur eine geringe Anzahl der dem Meere anvertrauten Flaschenposten an eine Adresse. Sie blieben ungefunden. Die Flaschen mögen mit Langhalsen bewachsen auf dem unermesslichen Ocean herumschwimmen oder unbeachtet im Sande vergraben an einer entlegenen Küste liegen. Viele und verschiedene Ursachen wirken zusammen, die Regelmässigkeit von Neptun's Post zu unterbrechen. Oeffentliche Aufmerksamkeit wird gegenwärtig den Flaschenposten durch die Arbeiten des hydrographischen Amtes zu Washington, durch die deutsche Seewarte und verschiedene meteorologische Institute in Australien entgegengebracht; die Zukunft wird wahrscheinlich wohl einen grösseren Procentsatz von Ablieferungen erleben. Dass heute noch sehr viele Sendungen unbeachtet bleiben, also verloren gehen, beweisen mehrere Thatsachen. Mr. Wragge, als Passagier des bekannten Clippers »Hesperus« expedirte auf der Reise von Port Adelaide nach London 150 Flaschenposten; nur sechs sind seither gefunden. Während einer sechsjährigen Periode setzte Capitän Catnach vom »Warrior Queen« regelmässig Flaschenposten aus; Nachrichten, dass eine gefunden ist, fehlen.

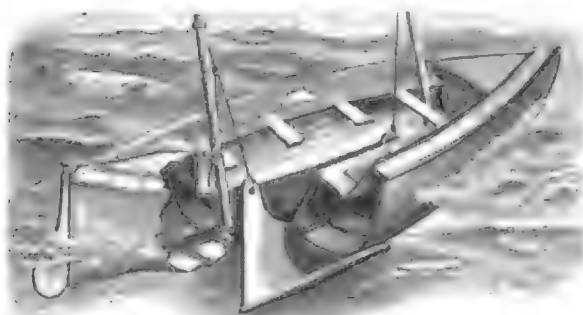
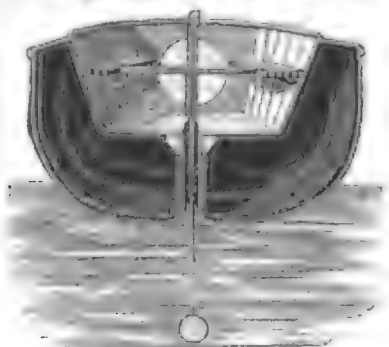
Ein gleiches Schicksal ist den Posten zu Theil geworden, die Capt. Bennett vom »Thessalus«, während einer Reise von England nach Australien täglich beförderte; keine einzige hat ihr Ziel erreicht. Ein humoristischer Brief des Capitäns Simpson vom Dampfer »Australia« an den Redacteur der Wochenschrift »Ally Sloper« gerichtet, und per Neptun's Post befördert, fand dort Veröffentlichung und, wie sich denken lässt, auch die beabsichtigte Wirkung. Jedoch war dieses Lebenszeichen eins von sehr vielen anderen an dieselbe Adresse gerichteten, die wahrscheinlich noch heute — nach sechs Jahren — auf dem Ocean schwimmen oder der Vernichtung in irgend einer Gestalt anheimgefallen sind. Jedenfalls steht fest, dass die unaufgefundenen Flaschenposten bedeutend zahlreicher, als die ermittelten sind.

Ausser den erwähnten Flaschenposten, deren Zweck ist, ausser der Strömungsfeststellung zwar traurige aber wichtige Begebenheiten auf See den Zeitgenossen, Angehörigen oder Interessenten, zu übermitteln, muss Neptun's Post leider auch solchen Personen Dienste leisten, die durch Verbreitung unbegründeter Nachrichten schon unsägliches Elend beraufbeschworen haben. Diese Kategorie findet ein Vergnügen daran, Schiffscatastrophen per Flaschenpost zu melden, die nie passirt sind. Läge diesen Manipulationen ein verbrecherischer Gedanke zu Grunde, so wären sie, obgleich auf das Heftigste zu verdammen, wenigstens zu verstehen. An einer gerichtlichen Verfolgung würde es gewiss nicht fehlen. Da diese Correspondenz aber nur ein Zeitvertreib beschäftigungsloser und ohne Zweck lebender Windbeutel ist, giebt es zu ihrer Vernichtung kein anderes Mittel, als die Sicherstellung der Absender in eine Idiotenanstalt, oder ein anderes ähnliches Institut. »Nautical Magazine«, dem wir Einzelheiten eines gleichartigen Artikels entnehmen, führt mehrere Fälle an, in denen Flaschenposten mit derartigen Nachrichten gefunden sind. Da es auf den Namen der einzelnen Schiffe, die als untergegangen in dieser Weise gemeldet sind, obgleich sie noch heute fahren, nicht ankommt, übergehen wir dieses Capitel.

(Schluss folgt.)

## Neues Rettungsboot.

Schon zahlreiche Versuche sind gemacht worden, ein besonders für den Gebrauch von Rettungsstationen geeignetes Rettungsboot zu schaffen, welches nicht kentern kann, und welches, selbst wenn es voll Wasser geschlagen ist, noch schwimmfähig ist. Dabei soll es gleichzeitig mit Vorrichtungen versehen sein, welche das ins Innere gelangte Wasser selbstthätig wieder entfernen. Wie wir aus einer Mittheilung des Internationalen Patentbureaus Carl Fr. Reichelt, Berlin NW 6 entnehmen, scheint es einem Franzosen, Namens Albert Henry, gelungen zu sein, ein derartiges Boot, welches allen an dasselbe gestellten Anforderungen entspricht, zu construiren. Dasselbe hat sich bei seiner Vorführung vor den Behörden und einem Kreis von Fachleuten im Hafen von La Rochelle ausgezeichnet bewährt. Die Einrichtung des Bootes geht aus untenstehenden Skizzen desselben deutlich hervor. Der eigentliche Rumpf wird gebildet durch eine innere und eine äussere Haut, welche einen luftdicht abgeschlossenen Raum einschliessen, der gewissermaassen einen Schwimmkörper bildet. Durch Scheidewände ist derselbe in Unterabtheilungen zerlegt, um selbst beim Leckwerden an einer Stelle dem Boot noch genügend Schwimmfähigkeit zu lassen. Der innere Boden des Bootes liegt nicht unbeträchtlich über dem Wasserspiegel. In der Längsrichtung des Bootes ist eine lange schmale Oeffnung in dem Boden vorhanden, die, von festen Wänden umgeben, sich durch die äussere Schiffswand fortsetzt. Etwa in das Boot gedrunenes Wasser wird also ohne weiteres durch diese Oeffnung abfliessen. Dieselbe hat aber auch noch einen anderen Zweck. In ihr bewegt sich nämlich, in der Höhe vorstellbar,



eine eiserne Platte, welche ähnliche Functionen erfüllt, wie das bekannte Schwert der Rennyachten. Der Unterrand derselben ist durch eine angegossene Bleiwulst von beträchtlichem Gewicht verstärkt. Durch diese Einrichtung wird der Schwerpunkt des Bootes beträchtlich tiefer gelegt und dadurch das Kentern des Bootes unmöglich gemacht. — Bei den vorgenommenen Versuchen wurde ein derartiges Boot von 40 Fuss Länge mit Aufwand vieler Mühe um etwa 90 Grad aus seiner verticalen Lage gedreht, so dass der bewegliche Kiel aus dem Wasser heraustrat; sich selbst überlassen, richtete es sich sofort wieder auf. Das eingedrunene Wasser entwich sofort durch den Spalt im Boden. Selbst, als man das Boot vollständig umgekehrt hatte, kehrte es sofort in seine normale Stellung zurück und das Entleeren des geschöpften Wassers

erfolgte in kaum 4 Secunden. Da aber zum vollständigen Umkehren des Bootes ein ganz ungeheurer Kraftaufwand nothwendig ist, ist nie zu befürchten, dass unter natürlichen Verhältnissen einmal ein derartiges Umkehren eintreten könne. Aber selbst, wenn es eintreten sollte, so wird sich, wie das Experiment gezeigt hat, das Boot sofort wieder aufrichten. Um die Widerstandsfähigkeit gegen hohen Seegang und überschlagende Wellen zu beweisen, schuf man künstlich äusserst schwierige Verhältnisse. So z. B. entleerte man plötzlich aus einer Höhe von 3 Metern ein etwa 7000 Liter fassendes Gefäss mit Wasser in das Boot. Der ungeheure Stoss zwang letzteres zum Eintauchen in das Wasser; aber sofort bewirkte der Schwimmkörper wieder ein Auftreiben desselben, wobei sich natürlich das eingedrunene Wasser von selbst wieder entleerte. Nach dem Urtheil der anwesenden Fachleute ist das Boot als vollständig unversenkbar und als nicht kentend zu bezeichnen.

## Halbjähriger Bericht des Vereins Deutscher Seesteuerleute (Hamburg-Altona.)

Nach erfolgter Mittheilung, dass während des ersten Semesters 1899, der Verein den Verlust von sieben Mitgliedern durch Todesfall zu beklagen hatte, beschäftigt sich der Bericht in eingehender Weise mit der bevorstehenden Abänderung des Lehrplans in den Navigationsschulen bzw. mit dem Misserfolg, den der Verein durch den Antrag für eine Verschärfung in der Kenntniss der deutschen Sprache zu verzeichnen hatte.

Bei diesem Antrage durften wir wohl nicht auf die Unterstützung der Rheder-, nautischen und Schiffer-Vereine hoffen, es nimmt uns aber Wunder, dass gerade diese unsere Wünsche namentlich von den Leitern unserer Navigationsschulen in schärfster Weise angegriffen wurden und es zeigt uns dieses Vorgehen, wie wenig academisch gebildete Directoren von Navigationsschulen die praktischen Bedürfnisse der Steuerleute zu würdigen verstehen. Während man von dieser Seite das rein Theoretische durch Einfügung einer neuen Disciplin, der Berechnung der Stabilität der Seeschiffe, noch zu vermehren bereit war, hatte man für die Wünsche der Steuerleute kein Verstandniss. Nun weiss aber jeder praktische Seemann, dass wenn ein Schiff in Bezug auf Stabilität fehlerhaft beladen ist, dieses in 99 von 100 Fällen nicht an der Unkenntniss der Schiffsofficiere mit den Regeln der Stabilitätslehre liegt, sondern an der fehlerhaften Anlieferung der Ladung; entweder wird zuerst zuviel leichte oder zuviel schwere Ladung angeliefert, bis zuletzt das Missverhältniss aus Mangel an noch verfügbarer Räume nicht mehr ausgeglichen werden kann. Für die verschwindend seltenen Fälle, wo diese Kenntniss erforderlich ist, z. B. bei Baumwollladungen, könnte man dem Schiffe einfach eine abseiten der Werft, die dasselbe baute, berechnete Tabelle mitgeben, in welcher angegeben ist, wieviel Tons Ladung in Unterraum und jedem Deck zu verstauen sind, um dem Schiffe eine möglichst günstige Stabilität zu verleihen. Sehr erfreulich ist es nun, dass der nautische Verein zu Papenburg, vertreten durch einen unserer ältesten und beliebtesten, aus dem praktischen Seemannstande hervorgegangenen Navigationslehrer, Herrn Spillmann, sich rückhaltlos für unsere Wünsche bekannte und auch Herr Regierungsrath Dr. Schrader dieselben nicht ungünstig kritisirte. Einer besonderen Ansicht begegneten wir nun auf dem Vereinstage, die durch Herrn Navigationslehrer Hahn vertreten wurde und der wir seit der Zeit bei einem anderen Navigationslehrer nochmals begegneten, nämlich der, dass unser Verein, mithin auch der durch denselben entsandte Vorsitzende, namentlich Vertreter der sogenannten Oberländer sei. Dieses ist in beiden Fällen offenbar in der Absicht gesagt, um den Verein in den

Augen der nach Ansicht des Herrn Hahn und seines Herrn Kollegen allein ächten Seeleute von der Wasserkante zu discrediren. Um diesen Bemühungen ein für allemal zu begegnen, ist nun ein genauer Auszug aus der Mitgliederliste gemacht worden, welcher folgendes Resultat lieferte. Der Verein bestand am 1. Juli d. J. aus 748 Mitgliedern, von welchen 404 Niederdeutsche, 254 Mittel- bezw. Hochdeutsche und Ausländer waren; von den Niederdeutschen fahren z. Z. 59 als active Capitäne, 7 sind als Lootsen thätig; von den Mittel- bezw. Hochdeutschen und Ausländern fahren 28 z. Z. als Capitäne, während 5 als Lootsen thätig sind. Wenn Herr Hahn sich weiter äusserte, dass er aus Rechtsgefühl die Niederdeutschen vertreten wolle, so erhellt obige Aufstellung ohne Weiteres, dass die Ausführungen des Herrn auf totaler Unkenntniss der Verhältnisse in unserem Vereine beruhen und dass die Niederdeutschen einer Vertretung durch diesen Herrn nicht bedürfen, sondern eigene Vertreter zu stellen gelernt haben.

Hierauf findet ebenso wie die an den Verein Hamburger Rheder gerichtete Eingabe betr. Gehaltserhöhung auch der bisherige Erfolg dieses Schrittes Erwähnung. Dann wird die Affaire »Margrotha«, Capt. Rasch, gestreift, über Auszahlungen von Wittwengeldern berichtet und mit Genugthuung hervorgehoben, dass die Mitglieder durch schriftliches Verlangen nach nicht eingegangenen Vereinsdrucksachen, Berichten, ein stetig wachsendes Interesse für den Verein dokumentiren.

Die Mitgliederzahl ist, trotzdem 25 Mitglieder ausgetreten, 7 gestorben, 13 wegen Nichtzahlung der Beiträge gestrichen und 2 ausgeschlossen sind, noch um 19 Köpfe im Halbjahr gewachsen; sie betrug am 1. Juli 748 Mitglieder. Während der Berichtszeit fanden 6 Generalversammlungen und 20 Sitzungen statt. In den letzten drei Generalversammlungen wurde neben verschiedenen Angelegenheiten mehr interner Natur, beschlossen, den Verein vom 1. Januar 1900 »Verein Deutscher Schiffs-Capitäne und -Officiere. Hamburg«, zu nennen. Ferner fand ein Antrag des V.-R., die Versammlungen des Vereins in Zukunft vom 15. Juli bis 15. September ausfallen zu lassen, Zustimmung. (Dieser Beschluss ist sehr sympathisch zu begrüßen. D. R.)

Ueber Stellenvermittlung sagt der Bericht, nachdem zuvor die Anstellung eines Stellenvermittlers erwähnt ist:

»Vom 1. Jan. bis 1. Juli d. J. hatten sich 68 Herren in unseren Listen stellensuchender Steuerleute eintragen lassen. 12 Vacanzen wurden beim Verein angemeldet resp. bekannt, von welchen 26 besetzt werden konnten; 16 mussten vom Verein aus unerledigt bleiben, da leider zu den gegebenen Zeiten geeignete Bewerber dem Verein nicht zur Verfügung standen.

Die Gesamteinnahmen für Stellenvermittlung betrugen .# 796,75, welche der Unterstützungscasse für Wittwen und Waisen überwiesen wurden; die Ausstände beliefen sich am 1. Juli auf .# 165,50, welche baldmöglichst an die Vereins-casse einzuzahlen wir die betr. Mitglieder höflichst ersuchen.

Aus den »Mittheilungen des Verwaltungsrathes« mag bemerkt werden, dass nach Uebertragungen früherer Jahrgänge 202 Mitglieder rückständig mit ihren Vereinsbeiträgen sind. Die Einrichtung der Effectenversicherung auf Gegenseitigkeit hat sich gut bewährt. Ausbezahlt für Verluste wurden .# 1096,50, eingegangen an Prämien etc. sind .# 3190,50. Das Baarvermögen des Vereins betrug am 1. Juli 1899 rund .# 18 556,07; ferner hatte der Verein noch im Betrage von .# 4403 Ausstände.

## Schiffbau.

**Bauftrag.** Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft gab am 7. August der Schiffswerft und Maschinenfabrik (vorm. Janssen & Schmilinsky) A.-G. den Bau eines neuen Schleppdampfers für den Schleppdienst zwischen Rio Grande do Sul und Porto Alegre bestimmt, in Auftrag. Das aus Siemens Martin-Stahl zu erbauende Fahrzeug wird 77' 3" lang und 19' 9" breit und erhält eine Compoundmaschine mit Oberflächencondensation von 220 indicirten Pferdekraften. Das Fahrzeug ist Anfang Juli nächsten Jahres zu liefern.

Die **Probefahrt** des bei Blohm & Voss, Hamburg, für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft neu erbauten Dampfers »Tijuca«, die am 5. d. M. stattfand, hat, vom schönsten Wetter begünstigt, einen in jeder Beziehung befriedigenden Verlauf genommen. Während der ganzen Fahrt bewährte sich die nach dem System Schlick construirte Maschine vorzüglich und functionirte beim Manövriren von vor- auf rückwärts mit absoluter Sicherheit. Bei einem mittleren Tiefgang des Schiffes von 12 $\frac{1}{2}$  Fuss engl. indicirte die Maschine 2400 Pferdestärken und gab bei 78 Umdrehungen in der Minute dem Dampfer eine Fahrt von nahezu 13 Knoten, was als eine gute Leistung angesehen wurde. Die Führung des Dampfers ist Herrn Capt. Simonsen übertragen.

## Vermischtes.

**Rhein-Elbe-Canal.** Die nachstehende Eingabe der Handelskammern zu Altona und Harburg, eine Denkschrift gegen den Bau des Rhein-Elbe-Canals gerichtet, ist unter dem 17. Juli an das Preussische Abgeordnetenhaus gerichtet. Wenngleich unser Standpunkt, der in den Nrn. 8 und 13 genau präcisirt ist, nicht mit dem der genannten Handelscorporationen übereinstimmt, geben wir ohne Commentar nachstehend einige Stellen der umfangreichen Eingabe wieder:

»Nachdem unsere gemeinschaftlichen Eingaben vom 27. Februar und 10. April d. Js. (in demselben sind die muthmaasslichen Schädigungen des nationalen Seehandels durch den Rhein-Elbe-Canal dargelegt) in denen wir die mit dem projectirten Rhein-Elbe-Canal verbundenen Schädigungen des nationalen Seeverkehrs sowie Vorschläge zu ihrer Abwehr darlegten, nicht die gebührende Würdigung gefunden haben, nehmen wir Veranlassung, die früheren, von jeder von uns befürworteten Canalbestrebungen, die auf den Bau eines sog. »Küstencanals« abzielten, wieder aufzunehmen, um so mehr, als dieses Project unter dem Namen »Nordlinie« sich neuerdings vielfacher und gewichtiger Fürsprache in weiteren Kreisen erfreut. Und das mit Recht, denn beim Ausbau dieser Canallinie würden die schweren Schädigungen des deutschen Seeverkehrs vermieden, die der Mittellandcanal als Zubringer für die holländischen Häfen mit sich bringen würde — im Widerspruch mit allen nationalen, auf Erweiterung des deutschen Seehandels und der deutschen Seemacht gerichteten Bestrebungen.

Wird aber ein Canal auf Grundlage der Nordlinie gebaut, so erhält der Rhein directe Verbindung mit allen deutschen Seehäfen von Emden bis Kiel und Lübeck und ausser seinen holländischen auch deutsche Mündungen, welche dem über Holland seewärts transitirenden Verkehr Abbruch thun würden.

Ein solcher Canal, der das Ziel, den Rheilverkehr zum Theil nach deutschen Häfen abzuleiten, erreicht, wird auch als ein grosses nationales Werk gelten und der Zustimmung weiter Kreise sicher sein können.



Auch für den innerdeutschen Verkehr verdient die Nordlinie in Verbindung mit der Lippelinie vor der Mittelland- und Emscherlinie den Vorzug, weil ein Wasserverkehr vom Westen nach dem Osten doch nur geschaffen werden kann, wenn die Canalabgaben in mässiger Höhe gehalten werden.

Das würde aber bei dem Bau der Mittelland- und Emscherlinie wegen der damit verbundenen ungeheuren Anlagekosten von rund 237 Millionen nicht möglich sein, weil sich in Folge dessen auch die Abgaben auf ihnen um etwa das Vierfache höher stellen müssten, als auf der nur rund 61 Millionen kostenden Nord- und Lippelinie.

Da mithin die befürworteten Canallinien auch im national-wirtschaftlichen Interesse für den innerdeutschen Verkehr liegen, so bitten wir das Hohe Haus, vor der Entscheidung über den dem Hohen Hause gegenwärtig vorliegenden Gesetzentwurf über den Mittellandcanal die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, möglichst bald ein Project der nördlichen Linie des Canals mit Kostenanschlag dem Abgeordnetenhaus vorlegen zu wollen, wie es dem Inhalte der Denkschrift der Königlichen Staatsregierung über die geschäftliche Lage der preussischen Canalprojecte vom 30. Januar 1882 entspricht.

Anschliessend an die erwähnte Eingabe mag noch eine solche der Kieler Handelskammer Erwähnung finden. Wir entnehmen folgende Stellen:

»Dem Hohen Hause der Abgeordneten liegt zur Zeit ein Gesetzentwurf über den Bau eines Schifffahrtschmalspurs vom Rhein zur Elbe vor, und es wird in nächster Zeit eine Entscheidung zu treffen sein, ob dieser seit Jahrzehnten von den verschiedensten Seiten gewünschte grosse nationale Verkehrsweg, für dessen Ausführung die zunächst Beteiligten grosse Opfer zu bringen bereit sind, nunmehr gebaut werden soll.

Wenn nun auch der hiesige Handelskammerbezirk durch diesen Canal nicht direct berührt wird, so sind wir doch der Meinung, dass die Vortheile, welche der ganzen nationalen Volkswirtschaft durch den Ausbau dieses Wasserweges erwachsen, sehr bedeutende sind. Der erleichterte Austausch von Gütern aller Art zwischen dem Westen und Osten der Monarchie wird sowohl dem Handel und der Industrie als auch der Landwirtschaft zu Gute kommen; auch für die hiesige Provinz wird sich durch den möglichen billigeren Bezug und Versandt von Massengütern ein nicht unerheblicher Nutzen ergeben, welcher sich nach einem weiter zu erwartenden Ausbau des Canalnetzes steigern wird; wir denken hierbei an den von uns vertretenen Elbe-Kiel-Canal. Dazu wird der Canal eine Entlastung des Eisenbahnverkehrs, dessen Ueberbürdung sich in vielen Theilen des Staats, zeitweilig auch hier, bemerkbar machte, herbeiführen.

Wenn einzelne, auch ausserpreussische Districte sowie einzelne Erwerbszweige eine Schädigung ihrer Interessen befürchten, so glauben wir, dass diese Befürchtungen übertrieben sind, und dass dort, wo sie gerechtfertigt sind, entsprechende Compensationen eintreten müssten. Auf alle Fälle überwiegen die Vortheile etwa eintretende Nachtheile.

An das Hohe Haus der Abgeordneten richten wir daher die Bitte, dem von der Staatsregierung vorgelegten Gesetzentwurf betr. den Bau eines Rhein-Weser-Elbe-Canals die Zustimmung zu ertheilen und dadurch in der Entwicklung unseres nationalen Verkehrswesens einen bedeutenden Schritt vorwärts zu thun.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 16. Juli bis 31. Juli 1899 den Kaiser Wilhelm-Kanal 754 Schiffe, darunter 320 Dampfer und 434 Segler. An der Durchfahrt theilnahmen sich: 577 deutsche, 83 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 45 holländische, 39 englische, 8 finnische, 1 österreichisches und 1 belgisches Schiff.

Den **Kaiser-Wilhelm-Kanal** haben während des Vierteljahres vom 1. April bis 30. Juni 1899 7758 Schiffe (gegen 7350 Schiffe in demselben Vierteljahre 1898) mit einem Netto-Raumgehalt von 855 817 R.-T. (1898: 767 802 R.-T.) benutzt und, nach Abzug des auf die Kanalabgabe in Anrechnung zu bringenden Elblootsgeldes, an Gebühren 428 981 . $\mathcal{M}$  (1898: 379 129 . $\mathcal{M}$ ) entrichtet. Davon entfielen auf den Monat Juni 2969 Schiffe (1898: 2721 Schiffe) von 322 152 R.-T. (1898: 289 057 R.-T.) und 163 289 . $\mathcal{M}$  (1898: 142 200 . $\mathcal{M}$ ) Gebühren.

**Schiedsgericht für Unfallversicherungssachen.** Schiffskoch K, war am 12. November 1897 auf dem Lootsschooner No. 3 mit dem Ueberholen der Klüverschote beschäftigt, wobei dieselbe ihm gegen die linke Schulter schlug. Erst nach etwa Jahresfrist trat eine Entzündung des Schultergelenks ein, angeblich in Causalzusammenhang mit dem Unfälle, und ist deshalb eine vom 28. November 1898 datirende Unfallanzeige nachträglich eingegangen. Es wurde ihm dann eine Rente von 50 pCt. bewilligt. Die dagegen eingelegte Berufung verwirft das Schiedsgericht aus folgenden Gründen: Zu einer Renten-Erhöhung lag kein Anlass vor, da es sich doch jedenfalls nur um Verminderung der Gebrauchsfähigkeit des völlig erhaltenen linken Armes handelt und der Vertrauensarzt Dr. Grimme, obgleich derselbe im März erhebliche Schädigung zugegeben, doch nur die Erwerbsunfähigkeit als um 50 pCt. beeinträchtigt erachtet hat, dazu kommt, dass das auf klägerischen Antrag eingeforderte weitere Physicatsgutachten absichtlicher Uebertreibung bezichtigt und wenigstens jetzt die Beeinträchtigung sehr erheblich niedriger schätzt, als Dr. Grimme es im März d. J. gethan. Uebrigens waren die eigenen Wahrnehmungen des Schiedsgerichts durchaus nicht geeignet, einen Zweifel daran wach zu rufen, dass Kläger jedenfalls für noch bestehende Unfallfolgen durch eine Rente für Halbinvalidität nicht nur angemessen, sondern reichlich entschädigt ist.

**Abgewiesener Bergelohn (?).** Der Lootsenkutter aus Falmouth, dessen Fackelfeuer auf dem Dampfer »Paris« kurz vor der Strandung erblickt wurde, bat einen Bergelohn von 300 £ verlangt und eingeklagt. Der Fall wurde vor dem Gericht in Falmouth verhandelt. Der Kläger gab an, dass er, obgleich das Fahrzeug nicht mit eigentlichen Nothsignalen versehen gewesen sei, sein Fackelfeuer in einer Weise geschwenkt habe, dass der Dampfer vor der Nähe der Manacles gewarnt und so vor dem Untergang gewahrt sei. Der Capitän der »Paris« erklärte dagegen, dass das von dem Kutter gezeigte Feuer nicht für ein Warnungssignal angesehen, da es nur ein gewöhnliches Lootsenfeuer gewesen sei. Fünf Minuten, nachdem das Feuer gezeigt war, wurde allerdings der Kurs ein wenig geändert, doch geschah dieses nur, um bei der Fluth und der diesigen Luft etwas weiter von der Küste abzukommen. Der Capitän glaubte zu der Zeit, dass er 20 Seemeilen von den Manacles entfernt sei. Der Richter wies den Kläger kostenpflichtig ab.

**Amerikanischer Kriegsschiffsbau.** Man schreibt der »W. Z.« aus Washington: Im Marineministerium wurde die verblüffende Entdeckung gemacht, dass beim Bau des neuen Schlachtschiffes »Maine«, das auf den Cramp'schen Werften in Philadelphia seiner Vollendung entgegengeht, schwere Constructionsfehler gemacht wurden. Dieses Schiff ist nämlich, wie aus guter Quelle verlautet, »überstürzig«, d. h. oben schwerer als unten, und die Pläne für die Panzerung desselben müssen radical geändert werden, wenn die »Maine« nicht eines schönen Tages, das Schicksal der ersten »Maine« theilend, auf dem Meeresboden ruhen soll. Man befürchtet vielfach, dass auch die Schwesterschiffe der »Maine«, die »Mississippi« und »Ohio« denselben Fehler haben und umgebaut werden müssen. Die genannte Schiffbaugesellschaft bestreitet diese Meldung.

zwar, aber Thatsache ist, dass die Bunderschiffbau-Commission sich bereits mit den notwendigen Aenderungen an der »Maine« beschäftigt hat und die Reducirung der Panzerung des Schiffes angeordnet hat.

**Nansens wissenschaftliche Ergebnisse.** Vor einem halben Jahre veröffentlichte ein Mr. Plumstead im »Nautical Magazine« einen Artikel, worin er die Zuverlässigkeit der während der Nansenschen und Johannsenschen Schlittenreise gemachten astronomischen Beobachtungen bezweifelt. Da ähnliche Angriffe gegen Nansen Ende Juni d. J. auch im »Daily Chronicle« erschienen, veröffentlicht Nansen jetzt eine Erklärung, worin er sagt, die fraglichen Artikel könnten sich nur auf populäre Darstellungen stützen, die über die astronomischen Beobachtungen natürlich wenig Aufschlüsse geben. Nansen macht bei dieser Gelegenheit darauf aufmerksam, dass auch in der englischen Ausgabe seines Werkes »In Nacht und Eis« eine Reihe Fehler, selbst in den Karten vorkämen. Mit der Ausgabe der wissenschaftlichen Arbeiten, die bekanntlich auf Grund des gesammelten Materials von einer Reihe Specialgelehrter ausgearbeitet werden, wird Ende dieses Jahres begonnen. Diese Arbeiten bilden eine Anzahl Bände und enthalten u. a. einen eingehenden Bericht über die astronomischen Beobachtungen.

### Kleine Mittheilungen.

Der Vorstand und Aufsichtsrath der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft werden der Ende September stattfindenden Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 18% für das verflossene Geschäftsjahr vorschlagen.

Ein Syndicat dalmatinischer Rheder ist bestrebt, eine Dampfverbindung zwischen Triest und Süd-Amerika ins Leben zu rufen. Das Unternehmen, welches den Namen Oesterreichisch-Argentinische D. Ges. führen wird, soll vom Staate unterstützt werden.

### Vereinsnachrichten.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 3. August abgehaltenen Versammlung, die unter Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurden zunächst 2 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen, sowie einer zur Aufnahme vorgeschlagen. An Eingängen lagen vor: Zuschriften von Mitgliedern von Bombay, London, Delfzyl, Cassel, Ribnitz, Kiel und hier; die Austrittserklärung eines Herrn. Mitgeteilt wurde sodann, dass ein hochverehrtes Mitglied, Herr J. W. R. Schade im December vorigen Jahres verstorben sei. Die Versammlung ehrte das Andenken desselben durch Erheben von den Sitzen. Verlesen wurde sodann ein Artikel aus der »Hansa«, in welchem die Anzahl grosser Schiffe der englischen und deutschen Handelsmarine verglichen wird, welcher Vergleich zu Gunsten der deutschen Handelsmarine ausfällt. Verlesen und besprochen wurde dann ein Eingesandt in derselben Zeitschrift betr. Errichtung von Seemannsheimen im Auslande und konnte die Versammlung nur der auf dieses Eingesandt erfolgten Antwort der Redaction voll und ganz zustimmen. Es wurde namentlich auch auf die früheren hiesigen Verhältnisse im Heuer- und Schlafbaaswesen aufmerksam gemacht, die erst kürzlich eine Aenderung zum Bessern erfahren hätten und zwar nicht etwa durch das Wirken der Seemannsmission, sondern durch das Vorgehen des Vereins Hamburger Rheder. Die Versammlung konnte sich von einer Einrichtung von Seemannsheimen im Auslande absolut keinen Erfolg versprechen, wenn dieselben nicht unter Leitung von Seeleuten oder deutschen Geschäftsleuten gestellt würden, anstatt unter die der Seemannsmission.

### Büchersaal.

#### Rangliste von Beamten der Kaiserlich Deutschen Marine.

Abgeschlossen im Juli 1899. Redigirt im Reichs-Marine-Amt. Preis .M 2.80, gebunden .M 3.30. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW12.

Die alljährlich erscheinende, im Reichs-Marine-Amt redigirte »Rangliste von Beamten der Kaiserlich Deutschen Marine« ist soeben für das Jahr 1899 zur Herausgabe gelangt. Sie giebt, genau der Einrichtung der Marine-Rangliste folgend und als deren Ergänzung, die Stellenbesetzung und das Dienstalter aller Marine-Beamten, deren Wirkungskreis für den Dienstverkehr der Kaiserlichen Marine von Belang ist. Es wird daraus die Menge und Verschiedenheit der dem Civilpersonal der Marine obliegenden Berufsgeschäfte ersichtlich, und zwar in folgenden weitverzweigten Diensten: Reichs-Marine-Amt, Seewarte und Observatorien, Stationsintendanturen, Rechtspflege, Seelorge und Garnisonschulwesen, Naturalverpflegung, Bekleidung, Garnisonverwaltungs- und Serviswesen, Sanitätswesen, Bildungswesen der Marine, Instandhaltung der Flotte und der Werftanlagen, Waffenwesen und Befestigungen, Schiffsprüfungscommission, Cassen- und Rechnungswesen, Küsten- und Vermessungswesen und das Gouvernement von Kiautschou.

#### Leitfaden für den Unterricht des Marineartillerie-Verwaltungs

Personals in der Electrotechnik. Herausgegeben mit Verfügung des Staatssecretärs des Reichs-Marine-Amts. Mit 376 Abbildungen. .M 3.50. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW12.

Die Electrotechnik hat eine überaus schnelle und gewaltige Entwicklung zu verzeichnen; die Verwendung der Electricität auf den Gebieten des Gewerbes und der Industrie, in Handel und Verkehr ist eine sehr vielseitige, und auch in Heer und Marine erweist sie sich nutzbar. Beigetragen zu dieser Entwicklung hat wohl vornehmlich, die Thatsache, dass sich electrische Kraft leicht und in verschiedenster Weise erzeugen lässt und electrische Anlagen sich sowohl den örtlichen Verhältnissen als auch den technischen Bedürfnissen bequem anpassen. Electrische Apparate, Maschinen und sonstige Kraftquellen haben zudem relativ geringe Abmessungen und kleines Gewicht; die Bedienung electrischer Apparate ist meist einfach und mühelos. — Zur näheren Unterrichtung in der Electrotechnik wird Vielen ein besonderer Leitfaden, der klar und sachlich in dieses Gebiet einführt, willkommen und von Nutzen sein, wie er jetzt in dem erschienenen »Leitfaden für den Unterricht in der Electrotechnik, herausgegeben mit Verfügung des Staatssecretärs des Reichs-Marine-Amts« dargeboten wird. Dieser Leitfaden erklärt in fünf Abschnitten die Verbegriffe und Grundgesetze der electrischen und magnetoischen Erscheinungen, bespricht das Wesen der Telegraphie oder des Fernschreibens, der Telephonie oder des Fernsprechens, der Alarm- und Signaleinrichtungen und der Starkstromtechnik; die Construction, die Anlage und der Gebrauch der Apparate und Maschinen, ihre Behandlung etc. findet treffliche anschauliche Schilderung. Ein Anhang berichtet über Blitzableiternanlagen und electrische Minenzündung. Der Leitfaden, zunächst für das Marineartillerie-Verwaltungspersonal bestimmt, wird auch weiteren Kreisen, die sich in der Electrotechnik unterrichten wollen, von Nutzen sein, zumal 376 Abbildungen allenthalben die Apparate veranschaulichen.

Wir verweisen hiermit auf die dieser Nummer beigelegten Extrabeilage des Herrn Capt. J. H. Klencke, Bremen, Bootsaussetzvorrichtung betreffend.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 33.

Hamburg, den 19. August.

XXXVI. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Die Ausbildung der Seemaschinen. (Schluss.) — Flaschenposten und ihre Wirkung. (Schluss.) — Die Eröffnung des Dortmund-Ems-Canals. — Jahresbericht des Nautischen Vereins zu Hamburg. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Unser deutsches Schutzgebiet **Kiautschou** hat von kompetenter und zugleich unparteiischer Seite eine überaus **günstige Beurtheilung** erfahren. Der deutschen Verwaltung wird für ihre bisherige Thätigkeit ungetheiltes Lob ausgesprochen und der Colonie in commercieller Beziehung eine gesunde Entwicklung vorausgesagt. Der gerechte Beurtheiler, ist der britische Generalconsul von Shanghai. Er genießt den Ruf eines weitblickenden Mannes, der mit den chinesischen Verhältnissen auf das Engste vertraut sein soll. Aus den angeführten Gründen haben die Auslassungen im Consulatsberichte, dem wir nachstehend einige Stellen entnehmen, grössere Bedeutung als die bisher für oder wider das deutsche Schutzgebiet in der ausländischen Presse verbreiteten Kundgebungen. Nach des Briten Ansicht werde Tsintau und Kiautschou, im Gegensatz zu Wei-hai-Wei, der englischen Pachtung, immer mehr den nordchinesischen Handel an sich ziehen. Selbst von Chefu erwartet der Generalconsul nicht viel Gutes, er sagt vielmehr ziemlich offen dessen allmählichen Rückgang voraus und stellt Kiautschou auf eine Stufe mit Hongkong, zumal es nach Vollendung seiner Inlandsbahnen, Dank seiner vortrefflichen Anlage, seinem guten und mit grossem Verständniss von den Deutschen erweiterten und geschützten Hafen und seinem praktischen Zollsystem, offenbar zu einem der besten Handelshäfen an der chinesischen Küste zu werden berufen sei. Der Bericht fährt dann fort, nachdem er die Zollvorrichtungen, die Anlage der Stadt, die Sanitätsvorkehrungen in derselben und den Besteuerungsmodus als muster-

giltig hingestellt: »Ein Theil der Bahnlinie zwischen Tsintau und Kiautschou ist bereits vermessen, aber da die Herstellung derselben vielen Schwierigkeiten begegnet, besonders im Hinblick auf die Anzahl von Flüssen mit beweglichem Ufer, welche überbrückt werden müssen, hat man beschlossen, Kiautschou mit seinem Hafen an der Ta-Pu-Tu- oder Matubucht durch eine leichte Eisenbahn so schnell wie möglich zu verbinden, so dass inzwischen die Hauptlinie nach dem Norden und Nordwesten der Provinz ausgebaut werden kann. Man hofft die Bahnstrecke bis Wei-hsien — den ersten bedeutenden Kohlendistrict — innerhalb zweier Jahre zu vollenden. Die Kohlen können dann direct von den Bahnwaggonen in die an den Werften bereitliegenden Dampfer verladen werden. Ta-Pu-Tu, der Hafen der Stadt Kiautschou, liegt in dem nordwestlichen Winkel der Bucht und wird hauptsächlich von ganz Ningpo und den Futschu-Dschunken besucht, welche ihre südlichen Landesproducte dorthin bringen. Da das Wasser dort bereits überaus seicht ist, so sind sie meist gezwungen, einige Meilen von Ta-Pu-Tu zu ankern und ihre Ladung in Sampans und Leichterschiffe zu verladen. Wenn Tsintau und Kiautschou erst durch Bahn verbunden sind, wird der Hafen von Ta-Pu-Tu voraussichtlich zu Gunsten Tsintaus aufgegeben werden, vorausgesetzt natürlich, dass die Bahnfrachten entsprechend niedrig gehalten werden. Die Firma Jebson unterhält zwei regelmässige Dampfer, die eine Menge gemischter Ladung bringen. Die Firma Butterfield and Swire will jetzt gleichfalls regelmässige Dampfer zwischen Shanghai und Tsintau laufen lassen und den Frachtsatz auf 3 Taels per Tonne herabbringen. Der Exporthandel Tsintaus wird erst seinen



eigentlichen Aufschwung nehmen, sobald die Eisenbahn vollendet ist.

Der in letzter Nummer ausgesprochene Wunsch, die Hamburgische Bürgerschaft möchte, gegenüber dem Senatsantrag betr. die **Beseitigung des im Elbefahrwasser gesunkenen Schooners „Brunette“**, das Thema der Wrackbeseitigung auf der Elbe näher besprechen, ist in Erfüllung gegangen. In der darauf bezüglichen Discussion sind verschiedene Momente zu Tage getreten, die wohl werth sind, hier erwähnt und erörtert zu werden. Zum Senatsantrag, in dem die Bürgerschaft ersucht wird, die Summe von 40 000 Mk zur Beseitigung der „Brunette“ mitzugenehmigen, lag ein Antrag Dageför folgenden Inhalts vor:

„Die Bürgerschaft wolle beschliessen, den Senat zu ersuchen, durch den Hanseatischen Bevollmächtigten nachstehenden Antrag beim Bundesrath einbringen zu lassen: dem § 25 der Strandordnung vom 17. Mai 1874 hinzuzufügen: „Sobald jedoch der Eigenthümer sich zur Fortschaffung des Wracks oder Gegenstandes bereit erklärt, so hat er für die Ausführung der Beseitigung der betreffenden Behörde die erforderliche Garantie zu leisten.“

Herr Dageför begründete seinen Antrag folgendermassen: „Der Staat müsse Gelegenheit haben einzugreifen, ehe die durch einen Schiffsunfall auf der Elbe betroffenen Rheder durch Hebungsversuche die Lage der gesunkenen bzw. gestrandeten Schiffe verschlechtern.“ Wir können uns mit der Anschauung des Herrn Dageför soweit identificiren, als er behauptet, dass durch die nicht selten mit primitiven Mitteln unternommenen ersten Hebeversuche der Rhederei die Chancen, das Wrack zu heben, bedeutend vermindert werden. Anderer Meinung wie der Antragsteller sind wir hinsichtlich der Garantieforderungen. Solange ein Rheder, der sich zur Hebung eines gesunkenen Fahrzeuges verpflichtet, unter allen Umständen über die nöthigen Mittel verfügt — was sich vielleicht bei deutschen, schwerlich aber immer bei ausländischen Rhedern feststellen lässt — kann man dem Antrage zustimmen. Ist Das aber nicht der Fall, und der Eigenthümer beispielweise eines weniger werthvollen ausländischen Schiffes sieht ein, nachdem alle unternommenen Hebeversuche vergeblich waren, dass die Beseitigungskosten höher werden, als der Werth des Schiffes und der Fracht — mit denen er bekanntlich nach deutschem Gesetz nur haftet — und er bricht eines Tages die Bergungsarbeiten ab, dann haben wir wieder dieselbe Calamität, deren Eintreten Herr Dageför, wie aus der Begründung des obenstehenden Antrags hervorgeht, befürchtet. Aus den angeführten Gründen möchten wir einen anderen von der Bürgerschaft angenommen Antrag-Laeisz unterstützen. Herr Laeisz beantragte,

„den Senat zu ersuchen, auf eine Aenderung der Strandungsordnung hinzuwirken, welche den Staat in Stand setzt, bei eintretender Behinderung der Schifffahrt

wirksamer als bisher einschreiten und eine Entschädigung vom Eigner des schädigenden Schiffes fordern zu können.“

Gelegentlich der jüngst zurückgelegten Probefahrt des britischen Kreuzers zweiter Classe „High flyer“, hat Sir John Durston, Oberingenieur der britischen Marine, auf den ausser Verhältniss stehenden **Kohlenverbrauch** hingewiesen, der bei **erhöhter Fahrgeschwindigkeit** erforderlich wird. Da Sir John diese Angaben anscheinend gemacht hat, um englischen Rhedern die ungeheuren Ausgaben, die sie für forcirte Fahrt ihrer Schnelldampfer zahlen müssen, vor Augen zu führen, soll im Nachstehenden näher darauf eingegangen werden. Ob des Briten Hinweis zu dem Zweck erfolgt ist, die Rheder vor dem Bau schneller Schiffe zu warnen, mag dahingestellt bleiben. Jedenfalls machen die Mittheilungen solchen Eindruck. Lassen wir den englischen Ingenieur nach den Angaben von „Fairplay“ zu Wort kommen. — Bei einer Fahrt von  $12\frac{1}{2}$  Knoten p<sup>h</sup> indicirte die Maschine des Kreuzers 2135 PK. (Pferdekräfte); eine Erhöhung der Fahrt um etwas mehr als die Hälfte, bis zu 19.4 Knoten, erforderte den Zuwachs von 5509 PK. Nachdem das Schiff die vorschriftsmässigen acht Stunden mit dieser Fahrt gelaufen hatte, wurde sie auf das höchste Maass, nämlich 20.1 Knoten p<sup>h</sup> gebracht. Diese 0.7 Knoten mehr Fahrt beanspruchten allein 2700 PK. p<sup>h</sup>, d. h. also beinahe 600 PK. mehr als zur Fortbewegung des Schiffes bei  $12\frac{1}{2}$  Knoten p<sup>h</sup>. Ein Dampfer mit 19.4 Knoten hinterlegt in 24 Stunden 465.6 und ein Dampfer mit 20.1 Knoten 482.4, also bei 2700 PK. per Stunde mehr, im Etmal einen Gewinn von 16.8 Seemeilen. Die Ausgaben für diese geringe mehr geleistete Distanz, stehen natürlich in gar keinem Verhältniss zum erzielten Resultat. Es war demnach eine Entfaltung von  $2700 - 2135 = + 565$  PK. mehr zu 16.8 bei 20.1 Fahrt nöthig, also für eine Distanz von 300 Seemeilen bei  $12\frac{1}{2}$  Meilen Fahrt. In einem ähnlichen Verhältniss wie die bei verschiedener Fahrt zur Geltung kommenden indicirten Pferdekkräfte steht auch der Kohlenverbrauch. Für  $12\frac{1}{2}$  Meilen Fahrt wurden stündlich 3458 lbs. Kohlen gebraucht und für die Erhöhung der Fahrt von 19.4 auf 20.1, also für 0.7 Knoten, allein 3780 lbs. Oder mit anderen Worten, mit einem gewöhnlichen Frachtdampfer von  $12\frac{1}{2}$  Knoten Fahrt kann eine Gütermenge 300 Seemeilen für 83 092 lbs. (3458 . 24), mit einem Schnelldampfer von 20.1 Knoten Fahrt, kann dieselbe Ladung für 90 720 lbs. (3780 . 24) nur 16.8 Seemeilen transportirt werden.

Wie erinnerlich, wurde vor längerer Zeit eine gemischte Commission, bestehend aus den Vertretern der auswärtigen Missionen und der ottomanischen

Regierung, eingesetzt, um die **Tarife der Quai-gesellschaft in Constantinopel** zu prüfen. Diese Commission hat vor einigen Wochen ihre Arbeit vollendet und eine Art von Regulativ ausgearbeitet, welchem noch verschiedene Wünsche beigegeben wurden. Die Wünsche betreffen: 1. Die Verlängerung des Quais in der Richtung nach Tophane, 2. seine Unterhaltung und Verwaltung, 3. die Freiheit des Transportes zu Wasser und zu Lande, 4. die Errichtung von Zoll-Lagerhäusern, 5. den Eintritt von Schiffen während der Nacht, 6. die maschinellen Anlagen zum Löschen der Waaren, 7. die Verminderung der Feiertage und 8. die Beschleunigung in der Abfertigung der Schiffe. Mit Ausnahme der Punkte 1 und 5 hat dieses Regulativ die Genehmigung des Sultans gefunden, wovon das Ministerium des Aeusseren die fremden Missionen benachrichtigt hat. Da aber mit Ausnahme der französischen fast alle fremden Missionen gegen dieses Regulativ protestiren, kann es trotzdem nicht in Kraft treten, was, wie das »K. H.« richtig folgert, wieder viele Verhandlungen nach sich ziehen dürfte.

In seinem von uns zum Theil veröffentlichten Jahresbericht hat der Vorstand des Vereins Hamburger Rheder auch das in **Portland (Or.)** grassirende **Desertionswesen** einer zwar scharfen aber gerechten Kritik unterzogen. Am Schluss der Abhandlung heisst es: »Nach neueren telegraphischen Mittheilungen scheint dort (in Portland) jetzt Wandel geschafft zu sein.« Gleichwie s. Z. diese Nachricht in Seemannskreisen gewiss allseits freudig begrüsst worden ist, darf man annehmen, dass ein leider durch Thatsachen begründetes uns zugegangenes Gerücht über erneuten Ausdruck des Terrorismus der Heuerbaase allgemein bedauert werden wird. Es liegen Meldungen vor, dass mehrere Segelschiffe, trotzdem sich die Rheder zum Zahlen der enormen Prämie von \$ 55 pro Kopf und einem Monatsgehalts-Vorschuss (\$ 25) bereit erklärten, tagelang auf ihre Abfertigung warten mussten. Und zwar, weil die Heuerbaase sich ihrer Macht bewusst, wieder einmal zeigen wollten, dass sie die Herren der Situation sind. So erklärt die den Heuerbaasen willfährige Presse, während unabhängige Leute behaupten, ein absoluter Mannschaftsmangel in Portland sei die Ursache. Für die letztere Anschauung tritt auch der San Francisco-Correspondent des englischen Blattes »Fairplay« ein. Nachdem er über den Mangel an Seeleuten in der californischen Hauptstadt geklagt hat, heisst es: »Das auch weiter im Norden die Mannschaften sehr knapp sein müssen, ist durch die Entsendung von drei Runern seitens Portlander Heuerbaase bewiesen. Denn die Mission der Abgesandten bestand darin, aus San Francisco Leute nach Portland

hinüberzulooten. So schwierig dieses Vorhaben bei der begreiflichen Wachsamkeit der in Frisco ansässigen Heuerbaase auch gewiss auszuführen war, soll es den in solchen Geschäften geübten Portländern doch gelungen sein, sieben Mann zu kapern, oder wie es im »Fairplay« heisst, zu »stehlen.« — Bestätigt sich diese Nachricht, dann ist alle Hoffnung vorhanden, dass es den gemeinsamen Bestrebungen der in jenem Hafen interessirten Rheder gelingen wird, die durch Brutalität befestigte und auf die Leichtgläubigkeit der Seeleute gestützte Macht der Heuerbaase zu brechen. Was den Rhedern, was der Handelskammer, ja was allen anständig denkenden Menschen in Portland nicht gelang, wird erreicht werden, wenn in die Reihe der Gegner der Portlander Heuerbaase Leute treten, die mit allen Schlichen vertraut sind und vor keiner Gewaltthätigkeit zurückschrecken, sobald ihre materiellen Interessen auf dem Spiele stehen. Diese Bundesgenossen sind die durch das erwähnte Schacher-geschäft in ihrem Profit geschmälernten Heuerbaase in San Francisco. Ist zwar zu bedauern, dass in Ermangelung passender Gesetze die Macht jener Unheil und Unfrieden anstiftenden Erwerbsklasse nur durch die Unterstützung gleichdenkender aber in ihrem heiligsten Gefühl, der Beutegier, gekränkten Berufsgenossen zu brechen ist, so muss man sich doch zufrieden geben, wenn nur das Uebel aus der Welt geschafft wird. Erfahrung macht klug. Nach dieser stets bewährten Lebensregel sollten die in Portland interessirten Rheder und Capitäne, sowie die ansässigen Kaufleute und Consuln maritimer Länder handeln, falls unsere Voraussetzung eintrifft, d. h. wenn der monatelange Kampf in Portland mit Vernichtung der Macht der Heuerbaase beendet ist.

Die von der »Hydrographic Office«, Washington, für **August** herausgegebene „**Pilot Chart**“, ist insofern besonders beachtenswerth, als ausser den allmonatlich registrierten Angaben, der Lage der Nebelregion, der Richtung des Eistrift und des Windes im Nordatlantik, auf der Rückseite der Karte den **Flaschenposten** eingehende Berücksichtigung geschenkt ist. Die Veröffentlichungen erstrecken sich auf die vom 1. Juli 1898 bis 30. Juni 1899 bei der »Hydrographic Office« eingegangenen Mittheilungen über Flaschenposten. Allein über 151 solcher Seeposten liegen tabellarische Aufzeichnungen vor mit Angaben des Schiffes, des Datums und der Position, von dem resp. an dem die Flaschen ausgesetzt sind; ferner sind verzeichnet das Datum der Auffindung, die Position, zurückgelegte Trift, tägliche Durchschnittstrift und die Dauer, vom Datum der Beförderung bis zur Entdeckung, in Tagen ausgedrückt. Es würde zu weit führen, die einzelnen Triften zu erwähnen

oder gar auf die Eigenthümlichkeit der Oberflächenströmung, die natürlich keineswegs mit der Trift identisch ist, aufmerksam zu machen. Wir beschränken uns auf die Trift einer Flaschenpost hinzuweisen. Sie ist am 1. Mai 1898 auf 42° 53' N und 46° 21' W vom Hamburger Schnelldampfer »Fürst Bismarck« abgesetzt und am 1. August 1898 auf 53° 47' N und 9° 44' O bei Twielfleth, in der Nähe von Glückstadt gefunden. Die innerhalb 92 Tagen zurückgelegte Distanz betrug 2400 Seemeilen, also die tägliche Durchschnittstrift 26.1 Seemeilen. »Das ist«, so schreibt die »Hydrographic Office«, »bei Weitem die schnellste Trift, von der unser Institut bisher Kunde erhalten hat.«

Ueber **Haftbarkeit der Rheder bei Collisionsfällen** hat kürzlich das Londoner Appellationsgericht einen Spruch gefällt, der, ob zwar nach englischem Recht unanfechtbar, schon verschiedene Commentare gezeitigt hat. Wurde doch ein deutscher Rheder, dessen Schiff, der Dampfer »Gemma«, in englischen Gewässern mit einem englischen Dampfer collidirte, ausser einer gleich nach der Collision deponirten, abgeschätzten Caution, gleich dem Werth von Schiff und Fracht, nachträglich verurtheilt noch £ 1317 zuzuzahlen. Natürlich war das Eintreiben der Schuld nur möglich, wenn sich D. »Gemma« wieder in einem englischen Hafen aufhielt. Diese Voraussetzung ist eingetroffen. — Im Juni vorigen Jahres kam der Fall zuerst zur Verhandlung. Das Admiraltätsgericht entschied damals, dass, wie erwähnt, an den Kosten zur Deckung des Schadens ausser der deponirten Caution noch £ 1317 fehlen. Als »Gemma« kürzlich in Berwick einkam, wurde sie auf Antrag der Rheder des Dampfers »Kildona« (der s. Z. mit dem deutschen collidirt hatte) mit Beschlag belegt. Trotzdem sich die deutschen Rheder sofort an das Admiraltätsgericht und nach diesem an das Appellationsgericht um Freigabe ihres Schiffes wandten, vermochten sie ihre Forderung nicht durchzusetzen. Das Appellationsgericht erklärte, dass die Rheder sich durch ihr Erscheinen vor einem englischen Gericht der englischen Rechtsprechung unterworfen hätten und dass sie deshalb persönlich mit ihrem ganzen Vermögen für die Vollstreckung des Urtheils haftbar seien, einerlei wie hoch die gestellte Cautionssumme sei. Zu dieser Entscheidung von weitgehender Bedeutung äussert sich die »Shipping Gazette« folgendermassen:

»Im Falle »Gemma« erschienen die Rheder dieses Dampfers nicht allein um ihr Schiff zu befreien, sondern auch, um eine Gegenforderung geltend zu machen, und da sei es doch nicht mehr als recht, dass sie sich der Rechtsprechung unterwerfen. Dass aber die Rheder als Gegenkläger erschienen seien, habe die Entscheidung nicht beeinflusst, wohl aber, dass sie überhaupt erschienen seien. Es scheint demnach, dass, wenn ein Rheder vor Gericht erscheint, nur um die Freigabe seines Schiffes zu beantragen, er sich schon durch sein Erscheinen der Entscheidung des Gerichtes unterwirft, und dass irgend

welches Eigenthum des Rheders, das nach gefälligem Spruch nach England kommt, mit Beschlag belegt werden kann, um an ihm die Vollstreckung des Urtheils zu vollziehen. Das leuchtet wohl im ersten Augenblick nicht recht ein, ist aber nicht notwendiger Weise ungerecht. Der Spruch des Admiraltätsgerichts muss als gerecht angesehen werden, und solange er nicht vollstreckt ist, bleibt die Schuld bestehen. Wenn nun das Gericht die Macht hat die Schuld einzutreiben, so ist es doch sehr erklärlich, dass es dieses thut. Der nichtenglische Rheder mag allerdings meinen, Grund zur Klage zu haben, denn nach den Gesetzen fast aller civilisirten Länder mit Ausnahme von England bedeutet das Schiff selbst die Grenze der Haftbarkeit für den Rheder, und der letztere wird natürlich der Meinung sein, dass er in England nicht weiter haftbar gemacht werden sollte, als in seinem eigenen Lande. Die Gerichte haben aber nach den in ihrem eigenen Lande gültigen Gesetzen Recht zu sprechen und, wenn sie alle Parteien gleich behandeln, darf sich niemand beklagen.«

## Die Ausbildung der Seemaschinisten.

Von Professor Walther Lange.

(Schluss.)

Nachdem der Candidat die schriftliche, praktische und theoretische Prüfung als II. Maschinist bestanden hat, hätte er m. E. wieder 24 Monate zu fahren. Erst nach Ablauf dieser 24 Monate wird er das sogenannte Vollpatent erhalten und könnte von nun an als »Leitender« auf der Europäischen Fahrt fungiren.

Das wären freilich sehr erhöhte Anforderungen, aber sie sind m. E. durchaus berechtigt.

Das Alter der so ausgebildeten II. Maschinisten würde betragen: 14 Jahre + 3 Jahre + 2 Jahre + 1 Jahr + 2 Jahre, also 22 Jahre. Allerdings ist dann vorausgesetzt, dass die Dienstzeit vom 14. Jahre an gerechnet wird. So ausgebildeten Maschinisten müsste aber der Berechtigungsschein zum Dienen als Einjährige in der Kaiserlichen Marine ebenso zuerkannt werden, wie er heute nach dem Besuche der Steuermannsschule, also den Steuerleuten, gewöhnlich Officiere genannt, zuerkannt wird. Was steht dem im Wege? Der Maschinist hat heute eine ebenso grosse Verantwortung im Betriebe der Schifffahrt, wie sie der Navigationsofficier hat. Heute muss der Maschinist über eine grosse Summe von Kenntnissen verfügen, heute muss er technisch sehr vielseitig gebildet sein, wenn er seinem Beruf mit Erfolg vorstehen soll. Der Maschinistenstand hat das Recht und vollen Anspruch darauf, ebenso hoch geschätzt zu werden. Der Seemaschinist will gar keine Ueberhebung; er will nur, dass ihm Gerechtigkeit voll und ganz widerfahre und daher verlangt er unbedingte Gleichstellung mit den übrigen Schiffsofficiieren.

M. E. dürfte das I. Patent erst erworben werden, wenn ein Maschinist II. Classe mit Vollpatent 24 Monate gefahren und er hierauf wieder für 6 Monate die Seemaschinistenschule besucht hätte. Indessen liesse sich hier sehr wohl die Möglichkeit schaffen, dass solche Maschinisten, welche die Prüfung



zur II. Classe bestanden haben, sofort für die Vorbereitung zur I. Classe in die Seemaschinistenschule eintreten könnten, um nach Verlauf des Cursus, also nach 6 Monaten, die Prüfung in theoretischer Hinsicht als I. Maschinist abzulegen. Solche Maschinisten — es ist m. E. sehr gut, dass die theoretische Ausbildung möglichst früh beendet wird — hätten dann 24 Monate zu fahren und nach dieser Zeit nur die praktische Prüfung abzulegen.

In der I. Seemaschinistenklasse müsste namentlich eine Erweiterung des Unterrichts in der Schiffsmaschinenlehre eintreten.

Erwärmt man sich aber in Schifffahrtskreisen für eine Beibehaltung der jetzigen Ausbildungsweise im Grossen und Ganzen der Seemaschinisten, so hätte man den Lehrplan für die theoretische Ausbildung und die Prüfungsvorschriften auch für das I. Patent unbedingt einer Umgestaltung zu unterwerfen.

Wenn man nämlich bedenkt, dass heute im günstigsten Fall die Seemaschinisten eine Seemaschinistenschule für die Ablegung der Prüfung zur II. und I. Classe je 5 Monate besuchen, so kann man sich wohl denken, dass man sich bei dem Lehrplane einer weisen Zurückhaltung einerseits und andererseits einer strikten Ausmerzung alles Ueberflüssigen zu befehligen hat. Aber die Prüfungsvorschriften von heute? Diese stehen jetzt einem solchen Vorgehen im Wege. Vor allen Dingen über Bord mit der Lehre von den Logarithmen\*) über Bord mit der Lehre von der Reibung bei einfachen Maschinen, über Bord mit den trigonometrischen Sätzen vom schiefwinkligen Dreieck, über Bord mit der Ableitung von Formeln für Kugelabschnitte, Kugelsektor, mit den Sätzen über Kegelabschnitte etc. Dagegen pflege man sehr die Festigkeitslehre in der II. Classe, namentlich die einfacheren Fälle über Zug, Druck, Biegung, Knickung, Schub und Drehung. Man erweitere den Unterricht über die Regulirung der Schieberbewegung.

Man widme Zeit, ausreichende Zeit, auch in der I. Classe der Hydraulik, der electrischen Kraftübertragung, den electrischen Einrichtungen und schaffe vor allen Dingen eine ganz bestimmte Instruction für die Prüfenden, um die jetzt bestehenden Unklarheiten zu beseitigen.

Aber alles Das, was ich bis jetzt über die Umgestaltung der Lehrpläne an den Seemaschinistenschulen gesagt habe, das ist alles so lange nicht durchführbar, so lange die Prüfungsvorschriften usw. so bleiben, wie sie jetzt sind. Eine Aenderung der Dinge setzt also eine Aenderung der Prüfungsvorschriften, der Prüfungen usw. voraus.

\*) Anmerkung. Es gibt aber auch Anhänger der Lehre von den Logarithmen, d. h. es gibt Freunde der Beibehaltung der Logarithmenlehre im Lehrplan der Seemaschinistenschule.

Entweder soll man den jetzigen Ausbildungsgang für Seemaschinisten im Grossen und Ganzen beibehalten und die Prüfungsvorschriften ändern, die Prüfungen den Schulen überweisen und einen 12 monatlichen Schulbesuch einer Seemaschinistenschule als Vorbedingung für die Zulassung zur Prüfung als II. bzw. I. Maschinist einführen oder aber man möge das Ausbildungswesen für Seemaschinisten von Grund auf umgestalten, etwa in der von mir vorgeschlagenen Richtung.

Etwas muss geschehen! Das ist klar.

Somit wäre ich am Ende meiner seizenhaft hingeworfenen Darlegungen.

Aber ich würde bei der Behandlung der Frage der Seemaschinistenausbildung unvollständig sein, wenn ich nicht noch das behandeln wollte, was der Norddeutsche Lloyd heute schon von denjenigen seiner Seemaschinisten verlangt, welche die maschinellen Einrichtungen an Bord solcher Dampfer, die über 5000 Pferdestärken besitzen, als „Ingenieur“ leiten.

Der Norddeutsche Lloyd steht mit Recht auf dem Standpunkt, dass das, was das Reich von den Maschinisten I. Classe verlangt, nicht ausreicht für die Leiter der Schiffsmaschinen usw. der grossen Ozeandampfer. Der Norddeutsche Lloyd verlangt eine weitergehende Ausbildung. Zu dieser weiteren Ausbildung werden nur solche Seemaschinisten zugelassen, welche das I. Patent bereits besitzen und sich nach der Ansicht der technischen Leitung des Norddeutschen Lloyds zur Führung der maschinellen Einrichtungen grosser Dampfer eignen, d. h. bezüglich ihrer persönlichen Eigenschaften und Veranlagungen. Die Oberklasse, in welcher eine weitergehende theoretische Ausbildung in unmittelbarem Anschluss an die Praxis geboten wird, ist vom Senat der freien Hansestadt Bremen auf Vorschlag des Norddeutschen Lloyds in der Abtheilung „Seemaschinistenschule“ des Technikums eingerichtet worden. Mit dieser Einrichtung marschirt Bremen auf dem Gebiete der Seemaschinistenausbildung an der Spitze.

Der Norddeutsche Lloyd entsendet die ihm geeignet erscheinenden Herren für die Dauer eines Jahres nach Bremen; er bezahlt jährlich für 20 verbürgte Theilnehmer 10 000 Mark Schulgeld, d. h. für jeden Theilnehmer (wenn 20 Theilnehmer da wären) 500 Mark. Der Lloyd bringt dieses hohe Opfer im Interesse seiner Unternehmung, wohl schätzend, welche grosse Bedeutung für ihn ein gut geschultes Maschinenpersonal hat. Und sicherlich findet ein solches Vorgehen des Lloyds überall, wo es bekannt wird, allgemein hohe Anerkennung und dieses Vorgehen hebt sicherlich das grosse Ansehen, dessen sich der Lloyd schon in allen Theilen der Welt erfreut, noch mehr. Ich kann nicht anders, als das Vorgehen des Lloyds auf dem

Gebiete der Ausbildung der Seemaschinisten eine grosse That zu nennen.

Zur Sache selbst sei Folgendes bemerkt.

Der Unterricht legt das Schwergewicht auf die Schiffsmaschinenkunde. Ihr widmet der Unterrichtsplan wöchentlich 12 Stunden und zwar der beschreibenden Maschinenlehre 2 Stunden, der theoretischen Maschinenlehre 6 Stunden und den Constructions- und praktischen Uebungen 4 Stunden. Graphische Darstellungen, Probefahrtsresultate, genereller Entwurf einer Schiffsmaschine mit Kessel, Entwerfen von Schieberdiagrammen und Steuerungen, Regulirung von Steuerungen an Bord grösserer und kleiner Dampfer, Ausführung von Probefahrten, von Heizversuchen, Schleppversuchen usw. Die beschreibende Maschinenlehre behandelt, Schiffskessel-, Schiffsmaschinen- und Steuerungsarten, Propeller, das grosse Gebiet der Hilfsmaschinen, Umsteuerungsmaschinen, Ankerlichtmaschinen, Ruder- maschinen, Winden, hydraulische Anlagen, Evaporatoren, Speisewasservorwärmer, Speisewasserreiniger, Regulatoren usw. usw.; Materialien, Heizstoffe; Destillirapparate.

In der theoretischen Maschinenlehre dagegen wird eine genaue Kenntniss der Schiffsmaschinen gelehrt und zwar durch Berechnen und Entwerfen einzelner Maschinentheile, sowie durch Behandlung allgemeiner Entwürfe ganzer Schiffsmaschinen, einschliesslich Kesselanlagen.

Weiter werden behandelt die Classificationsvorschriften, die Theorie der Propeller, die Untersuchung der Schiffsmaschinen und der Kessel auf Leistung und Wirthschaftlichkeit, die Analysirung von Probefahrtsversuchen, das Verhältniss der Schiffsgeschwindigkeit zur Maschinenstärke, das Ausbalanciren der Maschinen.

Dem Schiffbau werden 2 Stunden Vortrag wöchentlich gewidmet. Behandelt wird der Bau und die Einrichtung grosser Dampfer. Der Electrotechnik gehören wöchentlich 4 bzw. 5 Stunden. Das Schwergewicht wird hier auf praktische Uebungen im Laboratorium gelegt.

Für Physik sind 4 Stunden und für Chemie 2 Stunden vorgesehen. In der Physik werden behandelt u. a. die Grundgesetze, die Mechanik flüssiger und luftförmiger Körper, die Wärmelehre, Kältemischungen (Kühlmaschine), der Wasserdampf, die mechanische Wärmetheorie, die Expansionsgesetze, Spannungscurven, Condensation usw. In der Chemie wird namentlich das Wasser und seine Verunreinigungen mit besonderer Berücksichtigung des Speise- und Kesselwassers auf Fluss- und Seeschiffen, das Brennmaterial, der Verbrennungsvorgang, die Untersuchung der Fette und Oele, welche zum Schmieren dienen, behandelt. Praktische Versuche der Theilnehmer werden regelrecht ausgeführt.

Die Mechanik beansprucht 4 Stunden (hauptsächlich wird Festigkeitslehre getrieben) und die Mathematik 3 Stunden (gelehrt wird auch die analytische Geometrie in den Anfangsgründen) und die englische Sprache 2 Stunden. Im Englischen liegt der Schwerpunkt im Lesen technischer Aufsätze aus englischen Fachzeitschriften.

Die Prüfungscommission setzt sich zusammen aus dem bremischen Oberbaudirector bzw. einem Stellvertreter desselben als Vorsitzender, dem Director des Technikums, einem vom Senat ernannten Oberlehrer des Technikums und aus zwei vom Norddeutschen Lloyd vorgeschlagenen und vom Senat bestätigten höheren Technikern des Norddeutschen Lloyds.

Die schriftliche Prüfung erstreckt sich auf den Entwurf einer Schiffsmaschine, einschliesslich Kesselanlage für einen Dampfer von gegebenem Displacement und gegebener Geschwindigkeit. Anzufertigen ist ferner ein Erläuterungsbericht, in dem die Gründe auseinanderzusetzen sind, warum der Prüfling gerade das betreffende System für die Maschinenanlage usw. gewählt hat. Die Berechnung der ganzen Anlage ist beizufügen.

Aus der Electrotechnik sind Aufgaben rechnerisch zu behandeln.

Alle Aufgaben der schriftlichen Prüfung werden von den Prüflingen zu Hause angefertigt; die selbstständige Anfertigung ist an Eidesstatt zu versichern. Der schriftlichen Prüfung schliesst sich eine mündliche Prüfung an.

Dem Bestandenen wird ein Befähigungszeugniss ausgestellt, welches besagt, dass der Bestandene die Fähigkeit erlangt hat, die maschinellen Einrichtungen auf Dampfern von über 5000 Pferdestärke als »Ingenieur« zu leiten.

Bemerkt sei noch, dass für die schriftliche Prüfung 15 Tage und für die mündliche Prüfung in der Regel ein Tag erforderlich.

Welchen hohen Werth der Norddeutsche Lloyd sowohl als auch der Stand der Seemaschinisten auf den Besuch der Oberklasse der Seemaschinistenschule legt, geht so recht deutlich aus dem Alter der Besucher dieser Classe hervor. Im letzten Cursus waren Theilnehmer im Alter bis zu 44 Jahren vorhanden, ja in früheren Cursen waren noch ältere Herren.

Ich übergebe nun die vorstehenden Darlegungen der Oeffentlichkeit! Mögen sie in dem Sinne aufgefasst werden, in welchem sie geschrieben! Geschrieben sind sie in der ehrlichen Absicht, dazu beizutragen, die Ausbildung der Seemaschinisten auf eine Stufe zu bringen, entsprechend den an den heutigen Leiter der Schiffsmaschinen und der sonstigen vielseitigen maschinellen Einrichtungen an Bord grosser Dampfer herantretenden erhöhten Ansprüchen.

## Flaschenposten und ihre Wirkung.

(Schluss.)

Und jetzt kommen wir zum eigentlichen, dem Hauptzweck der Flaschenposten. Ihre im Laufe einer bestimmten Zeit veränderte Position, ihre »Trift«, soll uns immer mehr mit den Strömungsverhältnissen derjenigen Meere vertraut machen, in denen rege Schifffahrt getrieben wird. In einer nautischen Zeitschrift braucht nicht auf die Wichtigkeit hingewiesen zu werden, die für den Seemann aus einer möglichst genauen Kenntniss der Oceanströmungen erwächst.

Nächst der Kenntniss des Compasses, seiner Fehler und Beeinflussungen, ist für den Seemann in erster Linie von Bedeutung, wenn er möglichst die Stromverhältnisse der Gewässer kennt, die er zu befahren hat. Wenngleich schon unzählige Beobachtungen über Meeresströmungen gemacht und veröffentlicht sind, bleiben Letztere doch so mannigfaltig und von unberechenbaren Einflüssen abhängig, dass jede weitere Untersuchung zu ihrer Feststellung mit Freuden zu begrüßen ist. Grade aber die möglichst häufige Versendung von Flaschenposten vermag mehr, als alle anderen Experimente, den Lauf der Oceanströmungen zu kennzeichnen.

Unter vielen Anderen hat sich besonders der Fürst von Monaco um die Untersuchung der Nordatlantischen Meeresströmungen unter Benutzung der Flaschenposten ein Verdienst erworben. Im Jahre 1885 fanden metallische Kugeln, Fässer und Flaschen als Behälter der Mittheilungen Verwendung, 1886 nur Flaschen, 1887 wurden Glasröhren bevorzugt. Die Versuche haben im Allgemeinen Erfolg gehabt und zu mancher wichtigen Entdeckung geführt. So konnte der Forscher nachweisen, dass die Strömungen im Biscayischen Meerbusen sich in entgegengesetzter zu der bis dahin allgemein bekannten Richtung bewegten. Er ist der Meinung, dass sich die Gewässer des Golfstromes nicht bei Finisterre sondern Oussant verzweigen. Der eine Arm richtet seinen Lauf in den Englischen Canal, der andere in den Biscayischen Busen, worauf er sich nach Süden, der französischen Küste folgend, entlangzieht und einen westlichen Ausweg entlang der Nordküste Spaniens findet. Die auf Grund von Beobachtungen aufgestellte Behauptung des Fürsten wird durch verschiedene mit Flaschenposten unternommene Experimente des französischen Lieutenants Hautrieux und durch den Aufsatz von Dr. Schott über Flaschenposten bestätigt. Lieutenant Hautrieux gelangt infolge seiner Untersuchungen zu dem Resultat, dass die unter dem Namen Rennell-Strom bekannte Meeresströmung weder die Beständigkeit noch die Schnelligkeit hat, die ihr zugeschrieben werden und ferner, dass, mindestens im Sommer, der Strom häufiger südlich als nördlich setzt. Des Weiteren geht aus den Beobachtungen hervor, dass eine nach der Küste drängende Strömung vorherrschend ist, eine Ermittlung, welche den gefährlichen Character des Biscayischen Meerbusens erklärlich macht. Auch zur Feststellung anderer Meeresströmungen hat die Flaschenpost gute Dienste geleistet. Die nördlich von den Azoren bestehende östliche Trift, theils eine Folge der vorherrschenden Windrichtung, theils durch den Golfstrom beeinflusst, nimmt im weiteren Verfolg die Gestalt eines Fächers an. Dort oder in der Nähe ausgesetzte Flaschenposten werden ihre Reise stets an einem Punkt beenden, der zwischen dem Nordcap von Norwegen und Finisterre liegt. Der schwer beschädigte, an der Küste der Ver. Staaten von der Besatzung verlassene Schooner »W. L. White« strandete nach zehmonatlicher Trift im Januar 1899 bei Haakeir-Eiland, einer Insel der Hebridengruppe. Hätte der Schooner den nach Süden führenden Strom gefasst, so wäre wahrscheinlich eine der westindischen Inseln sein Reiseziel gewesen.

Eine am 30. Juli 1893 in 8° N 24° W beförderte Flaschenpost kam aus der Guinea-Strömung heraus, trieb westlich durch

die Passage der Windward-Inseln und landete später bei den Shetland-Inseln in 60° 15' N und 1° 15' W. nach einer zurückgelegten Distanz von 7800 Seemeilen. Zwei Flaschen wurden an zwei aufeinanderfolgenden Tagen im Februar 1895 durch Capt. Griffith, den einstigen Führer der gestrandeten »Mohegan« ausgesetzt, um die Stromverhältnisse zwischen 50 und 55° N kennen zu lernen. Die erste wurde im September gefunden, sie war von 49° N 25° W nach 52° 28' N 9° 42' W getrieben, die andere, im Juli aufgefischt, legte den Weg zwischen 49° N 20° W nach 55° 26' N 7° 1' W zurück. Eine am 11. Februar 1895 in 5° N 27° W abgesandte Flaschenpost landete 196 Tage später in 18° 30' N 64° 30' W nach einer Trift von 2400 Seemeilen. Man kann sagen, dass die Flasche, wenn sie in irgend einem anderen Monat expedirt wäre, sicher die afrikanische Küste erreicht hätte. Es lassen sich auf Grund gemachter Erfahrungen mit Flaschenposten für den Nordatlantik folgende Regeln, die einen Anhalt zur Kennzeichnung der Strömungsverhältnisse bieten, aufstellen: In höheren Breiten setzt der Strom von West nach Ost, in der Nähe Europas von Nord nach Süd, in den Tropen von Ost nach West und im westlichen Theil des Atlantik von Süd nach Nord. Der Labrador-Strom trägt die Flaschen zwischen Küste und Golfstrom nach südlicher Richtung, und die nordöstliche Trift höherer Breiten von Neufundland nach Norwegen verhüten, dass die Flaschen einen Kreislauf machen.

Von weiterem Interesse sind einige Beobachtungen über die Trift von Flaschenposten im Südatlantik. Werden sie innerhalb 5° vom Aequator ausgesetzt, so passiren sie im Allgemeinen Cap St. Roque im Nordwesten. Liegt der Abgangsort südlicher so finden die Flaschen in Uebereinstimmung mit der Vertheilung des atmosphärischen Drucks, der vorherrschenden Winde und der Oberflächenströmung in der Regel ihr Reiseziel an der Ostküste Süd-Amerikas.

Weiter südlich bewegen sich in Folge der dort durchschnittlich bestehenden Westwinde die Flaschen nach der Windrichtung.

Eine vom Schiffe »Wittekind« auf 2° S 30° W am 25. April 1896 beförderte Seepost wurde am 3. September in der Mündung des Bathurst-Flusses gefunden. Obgleich die Flasche sich also beim Aussetzen unter dem Einfluss des starken Aequatorialstromes befand, ist sie später vom Guinea-Strom erfasst und in entgegengesetzter Richtung versetzt. Dr. de Zouche setzte auf der Reise von Brisbane nach England an Bord des Schiffes »Indus« 50 Flaschen aus; nur über das Schicksal einer Einzigen, die von 55° S 87° W befördert, nach 22 Monaten an der Küste von Bridgewater, Australien, gefunden ist, erhielt er Nachricht. Eine bemerkenswerthe Trift ist von einer Post Neptun's gemeldet, die den Weg von 57° S 66° W nach 38° 30' S 142° W. 8500 Seemeilen, in 1060 Tage machten. Eine weitere, am 5. Februar 1892 in 3° 52' S 85° 38' W ausgesetzt, erreichte Queensland in 15° 44' S 145° 27' O am 30. September 1894, und lieferte hiermit ein Beispiel für die westliche Trift bei östlichem Wind an der aequatorialen Seite des südlichen Pacifics bei hohem barometrischen Druck.

An der nördlichen Seite des süd-indischen Oceans, zwischen 10 und 20° S von 100 bis 80° O, ausgesetzte Flaschenposten, sind verschiedentlich an der Ostküste Afrikas wiedergefunden. Im Bengalischen Meerbusen, in dem Arabischen Meer oder wo immer die Monsune vorherrschen, sind die Ergebnisse der Flaschenposten weniger bemerkenswerth.

Aus allen Angaben geht hervor, dass die Trift der Flaschenposten höchst werthvolles Material zur Bestimmung der oceanischen Strömungsverhältnisse bietet. Hoffen wir, dass das Beispiel des Hydrographischen Amtes in Washington und der Deutschen Seewarte auch andere meteorologische Institute zum Sammeln und Sichten von Flaschenposten anregt. Wir möchten deshalb diese Arbeit mit den Worten schliessen, die Herr Dr.



Schott gebrauchte, als er vor zwei Jahren seine umfangreiche, hier mehrfach erwähnte Arbeit »Die Flaschenposten der Deutschen Seewarte« veröffentlichte. Es heisst dort:

»Wir möchten keinesfalls diese Methode der Stromuntersuchung entbehren, da sie in zweierlei Hinsicht werthvolle Beiträge zur Kenntniss der Meeresströmungen zu liefern im Stande ist.

Erstens kommt die Richtung des fliessenden Wassers in Betracht. Hierfür sind die Ergebnisse der Stromflaschen — von den Monsungebieten abgesehen — meist ziemlich eindeutig verwendbar; hierin werden uns die nützlichsten Fingerzeige durch die Flaschenposten erteilt. Wir verweisen dabei auf den ganzen vorstehenden Text, z. B. auf das, was über die Bay von Biscaya und die vermeintliche Existenz der Rennell-Strömung gesagt wurde; ferner auf das aus den Flaschenposten sich ergebende Zusammendrängen der Wassermassen in West-Indien, wo die Stromflaschen von der portugiesischen Küste mit solchen aus dem Südatlantischen Ocean sich vereinigen und damit den augenfälligsten Beweis für die ausserordentlich grosse Wasserdrängung liefern, die in Westindien herrscht und die Energiequelle für den Golfstrom darstellt; ferner auf die ganz auffallende Bevorzugung mancher Küsten durch die Flaschen, wofür wiederum die westindischen Gewässer und der Golf von Mexico Beispiele sind; ferner auf die deutliche ONO-Richtung der grossen, südhemisphärischen Westwindtrift, auf die Theilung des Südaequatorialstromes vor der Ostküste Madagaskars u. s. f. Kurzum, über den Verlauf der Strömungen im Grossen wie im Einzelnen erhalten wir bei der Bearbeitung eines grösseren Materials theils wichtige neue Kenntnisse, theils Bestätigungen oder Modificationen dieser Kenntnisse. Dabei ist besonders auf das ausgesprochene Urtheil noch hinzuweisen, welches die principielle Frage, ob die Flaschen ganz, bezw. vorwiegend mit dem Winde oder mit dem Strome treiben, so beantwortet, dass nachgewiesenermassen 2 Flaschen in einer schwachen Strömung gegen den Wind, »in den Wind auf« sich bewegt haben, dass also auch da, wo Strom- und Windrichtung nicht übereinstimmen, für den Weg der Stromflaschen doch die Richtung der Meeresströmung und nicht die zeitweilige Windrichtung maassgebend ist.

An zweiter Stelle vermittelt uns der Flaschenpostzettel Anschauungen über die Geschwindigkeit der verschiedenen Strömungen; doch tritt die Zuverlässigkeit dieser Angaben in Folge naheliegender Fehlerquellen hinter der Wichtigkeit der Richtungsangaben zurück. Häufig aber lassen sich bei Benutzung von mehreren, gleichzeitigen Flaschenreisen und überhaupt in einigen besonderen Fällen ziemlich sichere Schnelligkeitszahlen berechnen, ausserdem werden die relativen Geschwindigkeiten der Strömungen meist gut durch die Flaschenversuche wiedergegeben.

Es kann schliesslich nur der Wunsch von Neuem ausgesprochen werden, dass die Schiffsführer die Absendung von Stromflaschen, wie bisher, bei jeder guten Gelegenheit ausführen möchten, d. h. an besonders interessanten Stromstellen, bei Stromkabelungen usw.; zumal im Bereiche des Mittelmeeres, des Indischen und des Stillen Oceans wäre eine grössere Ausdehnung dieser Versuche höchst erwünscht.

## Die Eröffnung des Dortmund-Ems-Canals.

Mit dem Dortmund-Ems-Canal, dessen Einweihung im Beisein des Kaisers und des preussischen Staats-Ministeriums am 11. August erfolgt ist, kommt ein Jahrhundert alter Plan zur Verwirklichung. Schon der grosse Kurfürst hatte eine solche Wasserstrasse ins Auge gefasst und

später hat Friedrich der Grosse, als er das Erbe von Ostfriesland antrat und Emden zum Freihafen machte, der Stadt Emden im Vertrage von 1744 zugesagt, sich des gleichen Planes anzunehmen.

Die Bedeutung des Werkes, dessen Durchführung unserer Zeit vorbehalten war, liegt nicht so sehr in der Bahnung eines neuen Weges für die Erzeugnisse der westfälischen Kohlen- und Eisenindustrie, sondern vor Allem in der Thatfache, dass durch den Schifffahrtsanal von Dortmund nach Emden, wenigstens für die Provinz Westfalen, gewissermassen dem Rhein eine deutsche Mündung verschafft wird. Es wird also in Zukunft das Ausland, in dessen Händen die Rheinmündungen sind, nicht mehr in dem Maasse, wie bisher den Hauptnutzen von der deutschen Exportindustrie ziehen.

Der Canal, dessen Bau durch das Gesetz vom 9. Juli 1886 beschlossen wurde, hat eine Länge von 270 Kilometern. Seine Wassertiefe beträgt 2,5, die Spiegelbreite 30, die Sohlenbreite 18 Meter. Die Schleusen sind im allgemeinen 8,0 Meter breit, 67 Meter lang und 3 Meter tief. Soweit der Canal der Ems folgt, d. i. von Meppen bis Emden, auf einer Strecke von 120 Kilometern, ist das Fahren grösserer Schleppzüge zugelassen; hier sind die Schleusen entsprechend grösser eingerichtet und haben eine Länge von 165 Metern. Von Dortmund aus steigt der Canal vermittelt eines Schiffshebwerks und sechs Schleusen zur Ems hinab, die er bei Meppen erreicht. Von Meppen bis Herbrum ist die Ems unter Abkürzungen der grösseren Krümmungen canalisirt, und von Herbrum bis zur Mündung ist ihre Tiefe nach Bedarf corrigirt. Von Oldersum aus benutzen die Canalfahrzeuge nicht mehr die Ems, da die Mündung sich hier derartig erweitert, dass der auf der grossen Wasserfläche herrschende Wellenschlag ihnen gefährlich werden könnte; es ist daher ein Seitencanal abgezweigt, der nach dem Emdener Hafen führt.

Die Dimensionen dieses neuen Binnenschiffahrtsweges übertreffen, wie es in der »N.-L. U.« heisst, die aller bisherigen, nicht nur der preussischen, sondern überhaupt aller europäischen Binnenlandcanäle. Es ist daher für die Zwecke des Canals eigens eine neue Flotte geschaffen worden. Die beteiligten Industriekreise und Städte haben eine westfälische Transport-Gesellschaft gegründet, die, zunächst mit einem Capital von zwei Millionen Mark, eine Canalflotte von 30 grossen Kähnen von je 900 T. Ladefähigkeit nebst einigen Güter- und Schnelldampfern hat herstellen lassen und den Verkehr auf dem Canal sowie einen regelmässigen Verkehr von Emden nach Hamburg organisirt. Die Fracht von Emden bis Dortmund einschliesslich der Canal- und Hafengebühren beträgt im Allgemeinen für Kohlen, Erze u. dgl. 2,50  $\mathcal{M}$  für die Tonne, was einen grossen Vorsprung gegenüber den Eisenbahnen bedeutet; für Getreide dagegen ist sie auf 4,50  $\mathcal{M}$  angesetzt. Um den ausserordentlichen Vortheil auszugleichen, den die Rheinhäfen Rotterdam und Amsterdam durch die Freiheit ihrer natürlichen Wasserstrassen von Schiffahrtsabgaben besitzen, sind die Hafenabgaben in Emden mit 1½  $\mathcal{S}$  für die Tonne so niedrig angesetzt, wie in keinem anderen anderen grossen Seeplatz.

Der Emdener Hafen geht als natürliches vaterländisches Ausfallthor der reich entwickelten rheinisch-westfälischen Industrie aller Voraussicht nach einer grossen Zukunft entgegen. Lag die Bedeutung Emdens bisher vorwiegend in seiner alten Heringsfischerei, die sich jetzt zu einer grossen und wohlorganisirten Hochseefischerei erweitert hat, sowie in dem Verkehr mit den Badeinseln der Nordsee, so wird mit dem steigenden Verkehr auf dem Dortmund-Ems-Canal die Stadt als hervorragender Umschlagplatz eine weit erheblichere Bedeutung gewinnen. Abgesehen von der hinzutretenden Spedition — da die Einfuhr schwedischer Erze für Westfalen und die Ausfuhr von Kohlen, Coaks und Briquets über den Emdener Hafen allein eine Bewegung von 1—2 Millionen Tonnen er-

geben wird — ist die Verschiffung von Holz, Rohstoffen, Petroleum, Colonialwaaren etc. nach Westfalen und die Ausfuhr von Erzeugnissen der rheinisch-westfälischen Eisengewerbe in grossem Umfange zu erwarten. Zugleich wird durch das günstige Zusammentreffen billiger Kohlen auf dem Seewege der Entstehung einer Hüttenindustrie und anderer Grossgewerbe der Weg geebnet. Die natürlichen Bedingungen für die Weiterentwicklung Emdens sind sehr günstig. Wenn anschliessend an die Molen der Hafendämme zu beiden Seiten des Aussenhafens das bereits annähernd für landwirtschaftliche Zwecke reife Vorland eingedeicht wird, so werden, wie »Nauticus« im Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen mittheilt, Landflächen von etwa 800 ha gewonnen, die auch für Hafenanlagen grössten Stils ausgebaut werden können, und kann daraus ein Freihafengebiet gemacht werden, so einfach controlirbar und bequem, wie kaum an einer anderen Stelle.

Der eigentliche Betrieb auf dem Dortmund-Ems-Canal ist bereits am 17. April d. J. eröffnet worden, und die Ergebnisse berechtigen zu grossen Hoffnungen. Die ersten Seedampfer mit Erzen für die westfälische Eisenindustrie sind Ende April in Emden eingetroffen, und die ersten Canalboote haben in vier Tagen von Emden aus den Hafen von Dortmund erreicht. Seither hat der Verkehr beständig zugenommen; in der letzten Zeit liefen im Dortmunder Hafen wöchentlich 20—30 Frachtschiffe ein und aus; der Gesamtbetrag betrug bisher 20 500 Tonnen und zwar bestand die Einfuhr aus Erzen und Grubenhölzern, sowie lebenden Seefischen etc., die Ausfuhr aus Erzeugnissen der Eisenindustrie, sowie aus Ziegelsteinen, Mühlenfabrikaten etc. Ein regerer Verkehr auf dem Canal kann erst erwartet werden, wenn die Hafenanlagen in Leer und Emden fertiggestellt sind.

## Jahresbericht des Nautischen Vereins zu Hamburg.

Wie in jedem so auch im Berichtsjahre ist der Verein bemüht gewesen, für die Interessen der Seeschifffahrt einzutreten. Wenn die im angedeuteten Sinne durchgeführten Bemühungen grade im letzten Jahre von grossem Erfolg begleitet waren, so ist diese Erscheinung ein weiterer Beweis von der Bedeutung, die der Nautische Verein zu Hamburg geniesst. Nicht nur sind nach sorgfältiger Prüfung gefasste Beschlüsse des Vereins ohne Abänderung vom Deutschen Nautischen Verein, wie z. B. die Reform der Prüfungsvorschriften für Schiffer und Steuerleute, angenommen, sondern auch die Reichsregierung hat sich hinsichtlich der Gebührenerhebung im Kaiser Wilhelm-Kanal auf den s. Z. vertretenen Standpunkt des Vereins gestellt. Solche Erfolge sind angethan, das dem Verein von den Mitgliedern bereits entgegengebrachte Interesse noch zu erhöhen und Fernstehende für den Verein zu interessieren.

Wie alljährlich, wurden die im Sommer ausgesetzten Versammlungen Anfang October wieder aufgenommen und mit Ausnahme einer Ferienpause während des Weihnachts- und Osterfestes wöchentlich bis zum 24. April, dem letzten Sitzungstage, abgehalten.

Den am 27. und 28. Februar in Berlin abgehaltenen Vorstandstag des Deutschen Nautischen Vereins beschiedte der Verein durch vier Delegirte, die Herren Dir. Matthiesen, Dr. Bolte, Dr. Schaps und Inspector Polis; letzterer in Vertretung des Herrn Oberinspector Meyer.

Im Laufe des Berichtsjahres fanden 25 Sitzungen, eine General-Versammlung und ein Schlusscommercium statt. In der General-Versammlung wurden die sämtlichen vorjährigen Vorstandsmitglieder wiedergewählt. Leider hatte der Vorstand und mit ihm der Verein im Laufe des Jahres den Tod zweier geschätzter und hochverdienter Mitglieder zu beklagen. Beide Schriftführer, die Herren Dir. Landerer und Dr. Hübener

starben, der Erstere nach furchtbaren qualvollen Leiden, der Zweite infolge eines Schlaganfalls, schnell und schmerzlos.

Aus Anlass der Lücke, die durch den Tod des zweiten Schriftführers entstanden, wurde angeregt, ehe eine Wiederwahl stattfindet, eine Statutenänderung vorzunehmen, damit der dem Schooss des Vorstandes entsprungene Plan, den Posten des zweiten Schriftführers mit dem des Archivars zu verbinden und eine Secretärstelle zu schaffen, ohne Verstoß gegen die Statuten ausführbar sei. Der Vorstand resp. dessen Mitglieder haben es übernommen, im Laufe des Sommers Vorschläge zur Statutenveränderung auszuarbeiten. Das Ergebniss ihrer Bemühungen wird dem Plenum in einer der ersten Sitzungen zur Prüfung vorgelegt werden.

Der Verein beschäftigte sich im verflossenen Berichtsjahre, 1. October 1898 bis 24. April 1899 mit folgenden Gegenständen:

Ausweichen von Fahrzeugen in engem Fahrwasser; Feste Dampferrouden auf dem Nordatlantik; Untersuchung der Seeleute auf Farbenblindheit und Sehvermögen; Tarif im Kaiser Wilhelm-Canal; Begrenzung des Elbefahrwassers an besonders engen Stellen; Beseitigung von Wracks auf der Elbe; Besprechung der auf der Tagesordnung des Vereinstages stehenden Gegenstände; 1. Prüfungsvorschriften für Schiffer und Steuerleute, 2. Rudercommando, 3. Maschinisten-Prüfungen, 4. Deutsche Seemannsheime im Auslande und 5. Begriff des Heimathshafens; Lichterführung der Fischdampfer; Deutscher Flotten-Verein; Flaggenrecht der G. m. b. H.

Die im vorigen Jahre getroffene Einrichtung, einen Fragekasten zu errichten, in dem Mitglieder, ohne ihren Namen zu nennen, schriftlich eine Beantwortung solcher Fragen anregen, die in das nautische Gebiet reichen, hat sich sehr bewährt. Verschiedentlich haben Anfragen solcher Art den Verein eingehend und lebhaft beschäftigt. Neben solchen nebensächlicher Natur seien zwei erwähnt: 1) Ein theilweise beladenes Segelschiff wird im Hamburgischen Hafen unter Lootsenbeistand und durch zwei Schlepper nach einem andern Ladeplatz verholt. Das etwas auf dem Kopf liegende Schiff berührt hierbei den Grund und schlägt, trotz der Schlepper mit dem Strom herum und bringt vier Schuten zum Sinken. Wer ist für den gemachten Schaden verantwortlich zu machen? Nach Argumenten verschiedener Art, sowie unter Hinzuziehung der auf Schlepper und Schleppzüge bezüglichen Gesetzesvorschriften fremder maritimer Länder, hält der Verein das Segelschiff aus dem Grunde für haftbar, weil es auf dem Kopf lag, also seine Manövrierfähigkeit beeinträchtigt war.

2) Wie lange ist ein Böschlootse verpflichtet, Dienste zu thun? Bis zur St. Pauli-Landungsbrücke oder bis zum Liegeplatz des Schiffes? Eingezogene Erkundigungen beim Marineinspector und anderen competenten Personen ergaben, dass feststehende Bestimmungen vom Hamburgischen Staat überhaupt nicht vorliegen, wohl aber legt ein altes vom Landrath Pinnebergs erlassenes Reglement den preussischen Böschlootsen die Pflicht auf, die Schiffe — falls kein Hafenlootse zur Stelle — an die ersten Pfähle der Stadt oder an einen sicheren Ankerplatz zu bringen. In gleicher Weise wird, wie verschiedene Mitglieder bestätigen, der Dienst auch noch gegenwärtig gehandhabt.

Vorträge bzw. Referate wurden gehalten: Ueber Bahnbestimmung barometrischer Minima; Rung's Universal Bathometer; Entwicklung des Schiffbaues und seine Bedeutung für Kunst und Industrie; Bergungsmittel im Allgemeinen, insbesondere für die Elbe; Verhandlungen des II. Deutschen Seemannscongresses. Im Laufe des Berichtsjahres wurden vorgeführt: 1. Magnesium-Taschen-Band-Lampe und Magnesium-Signallampe; 2. Rettungsgürtel; 3. Dampfermodell-System-Brühau.

Der Verein zählte am Schlusse des Berichtsjahres 240 Mitglieder; davon drei Ehrenmitglieder.

## Schiffbau.

## Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (Juli).

Gattung	Dimension	Tonnage	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Lloyd-Register
a. deutsche Werften.						
Kr.	100m 11.8m 7m	3800 T.	Deutsche Reichsregierung	Actienges. »Weser«	Niobe	
PD.	131×16.5×13	—	Norddeutscher Lloyd	Tecklenborgs Werft, Geestemünde	Köln	G
FD.	—	—	E. v. d. Ohe & Lund, Bergen	Henry Koch, Lübeck	Ydun	N
b. englische Werften.						
PD.	310×46'6"×26'	—	Bristol City Line, New-York	L. Thompson & Sons, Sunderland	Bath City	L
FD.	372×46'3"×29'10"	—	Irish Shipowners Comp. Belfast	Dobson & Co., Walker o.T.	Lord Ormonde	,
PD.	500×55×37'	7600 gr.T.	Pacific S. Nav. Company	Vickers, Sons & Maxim, Barrow	Ortona	,
FD.	370×48×30'	—	Nitrate Producers S. S. Comp. London	Short Brothers, Sunderland	South Australia	,
"	—	375 gr.T.	R. Penny & Sons, Shoreham	Eine Maryport Firma	Algore	,
"	470×56'6"×35'	10000 d.w.	British Shipowner's Co, Liverpool	Palmer's Shipb. & Iron Comp.	British Princess	L
"	—	5856 gr.T.	Clan Line, Glasgow	Eine Sunderland Firma	Clan Farguhar	,
"	336×48'6"×24'	—	Wm. Christia & Co. London	Wm. Gray & Co., West-Hartlepool	Drumbain	L
"	352×48×28'6"	6300 d.w.	Lunn & Co., Newcastle	Northumberl. Spib.-Comp., Howdon	Ferndene	,
"	278×40'8"×20'6"	3000 d.w.	Sanders, Wake & Co., London	Craig, Taylor & Co., Thornaby	North Sea	L
"	248×35×20'6"	—	Ein Dram (Norwegen) Firma	Wood, Skinner & Co., Newcastle	Hydra	,
LY.	128×23×11'4"	—	Für S.-Shields	Eltringham & Co., S. Shields	Commander Cawley	L
PD.	382×46×25'	—	Elder, Dempster & Co., Liverpool	Haylton, Dixon & Co., Middlesbrough	Elfreda	,
FD.	379×50×29'6"	—	Dunn & Co., Liverpool	L. Thompson & Sons, Sunderland	Newton Hall	,
"	325' Länge	—	Eine Newcastle Firma	Ropner & Son, Stockton	Riverton	,
"	352×48×27'9"	6000 d.w.	R. Irvine & Co., W.-Hartlepool	Irvine's Dry Dock Comp. W. Hartlepool	Robert Irvine	,
"	309×42×27'11"	2750 gr.T.	A. C. de Freitas & Co., Hamburg	Richardson, Duck & Co., Stockton	Sparta	,
Kr.	390×74×26'	12950 Dpl.	Britische Regierung	Vickert, Sons & Maxim, Barrow	Vengeance	,
FD.	295×43×21'	—	Unbekannt	Pickersgill & Sons, Sunderland	Achecolanda	L
"	219×30×17'9"	—	Th. Wilson & Sons, Hull	Earle's Shipb. & Eng. Comp., Hull	Cito	,
"	120×54×32	8500 d.w.	Federal S. S. Comp., London	Sunderland Shipbuilding Co.	Suffolk	,
"	353×46'6"×27'4"	—	E. Hain & Son, St. Ives	J. Readhead & Sons, S. Shields	Tressilian	,
"	—	450 gr.T.	J. Brower & Sons, Newcastle	Eine Middlesbrough Firma	Bernicia	,
FsD	—	300 gr.T.	Hull S. Fishing & Ice Comp.	Eine Huller Firma	Khartoum	,
Esb.	158×42×25'3"	—	Hafenbehörde in Odessa	Armstrong, Whitworth & Co., Newc.	Ledokol III	B
FD.	—	3600 gr.T.	Bellamy & Co., Plymouth	Eine Sunderland Firma	Maristow	,
FD.	—	1100 gr.T.	Fenwick, Stobart & Co., London	Eine Sunderland Firma	Stanton	,
c. schottische Werften.						
PD.	440×52×33'6"	8200 d.w.	Ocean S. S. Comp., Liverpool	Scott & Co., Greenock	Machon	L
FD.	112×21'6"×11'6"	—	N. of Scotland F. Comp.	J. Duthie & Co., Montrose	Memsie	,
FsD.	—	3900 gr.T.	J. Little & Co., Glasgow	Eine Glasgow Firma	Border Knight	,
FD.	490×59×36	—	Elder, Dempster & Co., Liverpool	A. Stephen & Sons, Linthouse	Montezuma	L
"	—	600 gr.T.	J. Fisher & Sons, Barrow	J. Fullerton & Co., Paisley	River Fisher	,
PD.	225×32×21	1100 d.w.	Eine kanadische Firma	Gourley Brothers & Co., Dundee	Minto	L
FD.	145×24×11'3"	—	Eine Liverpooler Firma	M'Knight & Co., Ayr	Blanche	,

Ausserdem b) 5 Fischdampfer, 1 Dampfbarge; c) 3 Fischdampfer.

Anmerkung. PD. bedeutet Passagierdampfer; FD. Frachtdampfer; FsD. Fischdampfer; Kr. Kriegsschiff; S. Segler; TD. Tankdampfer; FS. Feuerschiff; LY. Lootsen-Yacht. — G. Germanischer Lloyd; L Lloyd-Register; B Bureau Veritas; N Norske Lloyd.

**Bauauftrag.** Die neue Dampfer-Compagnie Kiel hat zu ihrem letzten für die Linie Kiel-Rendsburg bestimmten Dampfer-Neubau dieser Tage noch einen zweiten Dampfer gleicher Construction bei den Howaldtswerken zur Lieferung Anfang n. J. für die gleiche Linie in Auftrag gegeben. Die Haupt-Dimensionen dieser beiden, aus bestem Stahl zu erbauenden Schwester-schiffe sind wie folgt: Länge 29,75 m. Breite 6,4 m. Tiefe 3 m. Die Schiffe werden auf dem Vorderdeck mit Laderaum versehen, um auch grössere Frachten mitnehmen zu können, wie überhaupt das Vorderdeck, auf dem sich auch die Mannschafts-raume befinden werden, hauptsächlich für Frachten reservirt bleiben wird. Was die Schiffe für die Canalfahrt besonders geeignet machen wird, ist das über dem Mittelschiff befindliche Promenadendeck, sowie die mit allem Comfort ausgerüstete Cajüts-Einrichtung mit Speise- und Damensalon. Die Maschine wird eine Stärke von ca. 250 HP. haben und dem Schiff eine Geschwindigkeit von 11 Seemeilen geben. Ausserdem werden die Schiffe mit einem Dampfsteuer-Apparat versehen werden. Dieser neue Auftrag wird einen Zuwachs der Flotte

der Compagnie seit 1896 um nicht weniger als 6 Schiffe im Werthe von über einer halben Million Mark bedeuten.

Der auf der Schichau-Werft, Eibing, anfangs für den Norddeutschen Lloyd gebaute Schnelldampfer »Kaiser Friedrich« ist am 10. August dem Schiffspark der Hamburg Amerika-Linie einverleibt worden. Die Grössenverhältnisse sind 581' 7" × 63' 9" × 44"; 12 481 Brutto R.-T.; 25 000 i. Pferdekräfte. Anfang October wird das Schiff in die Linie Hamburg-New-York eingestellt werden.

**Probefahrt.** Nachdem der auf der Neptunwerft für die Firma H. Schuldt in Flensburg erbaute Stahlfrachtdampfer »Marie«, Capt. Menzell, seine Compassregulirung beendet hatte, trat derselbe am 10. August von Warnemünde aus seine Probefahrt in See an. Dieselbe verlief sehr zufriedenstellend. Bei relativ geringem Kohlenverbrauch wurde eine Fahr-geschwindigkeit von 10 Knoten erzielt.



## Vermischtes.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—31. Juli 1899 und 1898 folgende Seeschäden gemeldet worden: Totalverluste erlitten 20 Dampfer, 28 Segler 1898 und 18 Dampfer, 34 Segler 1899, Beschädigungen: 233 Dampfer, 153 Segler in 1898 und 292 Dampfer und 109 Segler 1899. Nach Flaggen geordnet gingen im Juli 1899 folgende Schiffe verloren: Amerikanische 1 Dampfer, 4 Segler; belgische 1 Dampfer; britische 11 Dampfer, 14 Segler; chinesische 1 Dampfer, 2 Segler; dänische 1 Dampfer, 1 Segler; deutsche 1 Segler; französische 1 Segler; italienische 2 Segler; japanische 1 Dampfer; niederländische 1 Segler; norwegische 3 Segler; russische 3 Segler; schwedische 2 Dampfer, 1 Segler und unbekannt 1 Segler.

### Bremens See-Schiffsverkehr.

Angekommen	Januar bis Juli			
	1898		1899	
	Schiffe	R.-T.	Schiffe	R.-T.
in Bremerhaven . . . . .	1261	716147	988	706313
Darunter Dampfer . . . . .	570	655331	472	645553
in Vegesack und Burg . . . . .	15	2720	26	5170
Darunter Dampfer . . . . .	1	256	5	2602
in Bremen . . . . .	1207	481769	1201	481879
Darunter Dampfer . . . . .	631	368221	663	373433
Zusammen . . . . .	2483	1200636	2215	1193362
Darunter Dampfer . . . . .	1202	1023809	1140	1021598
in Geestemünde* . . . . .	93	93172	107	119399
Darunter Dampfer . . . . .	48	87387	60	108274
in Brake . . . . .	75	52769	56	54777
Darunter Dampfer . . . . .	47	43366	50	52422
in Nordenham* . . . . .	19	23482	23	24421
Darunter Dampfer . . . . .	16	23414	10	19517
Insgesamt . . . . .	2670	1370059	2401	1391959
Darunter Dampfer . . . . .	1313	1177975	1260	1201811

\* Die Zahlen für die nichtbremischen Häfen nennen nicht alle Auskünfte, sondern nur die für bremische Rechnung.

**Trockendock-Anlagen in Fuchow.** In der »Peking Zeitung« hat am 3. Mai d. J. der Bannergeneral Tseng chi Folgendes veröffentlicht: Die Regierungswert von Fuchow besitzt zwei Docks, eines für grosse Schiffe und eines für kleinere. Seit Fertigstellung des grösseren Docks wagte man indess bis vor kurzem in Folge des allzu heftigen Einstürmens des Wassers nicht, Schiffe in diesem Dock ausbessern zu lassen. Erst im October letzten Jahres nach Fertigstellung eines Bugsirbootes hat man die »Fuan« sowie die in jenen Tagen eingetroffenen auf dem Stettiner »Vulcan« gebauten »Haichon«, »Haichen« und »Hai-Jung« zum Bodenanstrich gedockt. Diese Arbeiten gingen ohne Zwischenfall vor sich. Im September letzten Jahres haben drei fremde Fahrzeuge, die durch Sturm Schaden gelitten, um die Erlaubniss angegangen, im Dock in Fuchow repariren zu dürfen, nämlich das amerikanische Segelschiff »Chicago«, ein französisches Kriegsschiff und der französische Handelsdampfer »Ai ho.« Da abgesehen von den Reparaturkosten für die Schiffe auch die Höhe der Dockmiethe zu normiren ist, um die Unterhaltungskosten des Docks zu decken, so ist folgender Tarif aufgestellt:

Schiffe von 100—300 Tons zahlen 150 \$ Gebühr

„	„	300—500	„	„	200 \$	„
„	„	500—600	„	„	250 \$	„
„	„	600—700	„	„	300 \$	„
„	„	700—800	„	„	350 \$	„
„	„	800—900	„	„	375 \$	„
„	„	900—1000	„	„	400 \$	„

Für Schiffe mit mehr als 1000 T. kostet jede weitere T. 40 Taelcent, ausserdem wird auf den Preis der Arbeit und des Materials noch ein Aufschlag von 20 % für allgemeine Unkosten erhoben. Dadurch, dass in Honkong das Dock ein Bugsirboot stellt und die Versicherung während des Einschleppens übernimmt, entsteht ein geringer Unterschied in der Höhe der berechneten Dockmiethe. Da indes ein Regierungsdock wie das von Fuchow nicht für Bugsirboote aufkommen und den Preis dafür in die Dockmiethe einrechnen kann, so haben Schiffe, die solche Schleppboote benutzen, den festen Schlepplohn von 50 \$ zu bezahlen. Der Capitän des reparaturbedürftigen Schiffes hat die Verantwortung für das Einschleppen und die Haftung für einen Unfall durch höhere Gewalt. Falls ein Schiff im Ganzen mehr als drei Monate im Dock liegt, so sind für Schiffe unter 1000 Tonnen 10 c, für Schiffe über 1000 Tonnen 9 c Zuschlag pro Tag und Tonne zu entrichten. Fremde Kriegsschiffe zahlen 20 % weniger. Schiffe der chinesischen Regierung zahlen keine Dockmiethe, während von chinesischen Handelsschiffen und fremden Fahrzeugen, Kriegs- und Handelsschiffen die tarifmässigen Gebühren zu erheben sind. Falls in Folge des steigenden Schiffsverkehrs die Finanzen der Dock-Verwaltung kein Deficit mehr aufweisen, oder sich die Nothwendigkeit herausstellt, noch andere Gebühren zu erheben, so wird Zeit und Umständen gemäss verfahren werden. Die Einnahmen des letzten Jahres für ausgeführte Reparaturen und Dockmiethe betrugen 4387,34 \$.

**Neue Abgaben in Pauillac.** Die »Société Maritime de Pauillac« hat uns ein Rundschreiben übermittelt, dem wir nachstehende Angaben entnehmen. Entgegen dem bisherigen Brauch, nachdem alle in Pauillac verkehrenden Schiffe eine Abgabe von 1 Franc für jede Tonne des Nettorauengehalts zu entrichten hatten, ist eine neue Gebühr eingeführt. Dieselbe, geringer als ihre Vorgängerin, ist folgendermaassen:

Gelöschte oder eingenommene Ladung Abgabe für  
in Tonnen à 1000 Kilogr.      jede Tonne  
Nettorauengeh.

Wenn die Anzahl der gelöschten  
bzw. geladenen Güter:

Grösser als die Hälfte des Nettorauengehalts ist . . . . .	1.— Fr.
Gleich oder geringer als die Hälfte und grösser als der vierte Theil des Nettorauengehalts . . . . .	0.50 ..
Gleich oder geringer als der vierte Theil und grösser als der zehnte Theil des Nettorauengehalts . . . . .	0.25 ..
Gleich oder geringer als der zehnte Theil des Nettorauengehalts . . . . .	0.10 ..

**Französische und englische Fischer.** Ein Aufsehen erregender Vorfall ereignete sich in der Nacht vom 8. auf den 9. August an der englischen Südküste. Die englischen Fischerboote daselbst sind schon seit langer Zeit häufigen Belästigungen von Seiten französischer Fahrzeuge, die in das englische Flussgebiet eindringen, ausgesetzt. Die Sache wurde so arg, dass die Admiralität sich veranlasst sah, den Fischern Kanonenboote

zum Schutz zuzuweisen. Am 8. August bemerkte die »Leda« — eines dieser Schutzboote — kurz nach Mitternacht ein französisches Fischerboot in den englischen Gewässern. Sie gab ein Signal, erhielt aber von dem Boot keine Antwort. Nun wurde eine Platzpatrone abgefeuert. Das Boot blieb noch immer ganz still. Erst jetzt wurde auf Commando des Leutnants Vernon Maud eine Kugelpatrone gegen das Boot abgeschossen. Einer von der französischen Mannschaft — der Steuermann — wurde getötet. Das Boot wurde unmittelbar darauf gekapert. Der französische Capitän wurde gefangen genommen und der Schiffer Delattro zu 10 £ und in die Kosten verurtheilt, wegen Fischens innerhalb der Territorialgrenze; ausserdem wurde sein Fischgeräth confiscirt. Weil er sich der Gefangennahme widersetzt hatte, wurde der Schiffer zur Zahlung von 5 £ oder zu 14 Tagen Gefängniss verurtheilt. Die Besatzung der »Leda« trifft keine Schuld an dem Tod des erschossenen Fischers.

**Warnung vor Auswanderung nach China.** Wie man aus Rom meldet, hat der italienische Consul in Schanghai der Regierung die Mittheilung gemacht, dass jetzt keine günstige Zeit für Arbeiter oder Gewerbetreibende sei, in China Beschäftigung zu suchen. Die Frage des Baues von Eisenbahnen bilde gegenwärtig noch den Gegenstand von Studien, und es dürften aller Wahrscheinlichkeit nach noch Jahre vergehen, ehe diese Angelegenheit soweit fortschreite, dass man eines zahlreichen technischen Personals bedürfen werde. Es seien auch bereits mehrere italienische Ingenieure in China ansässig, und man könne nur abrathen, dass andere ohne vorheriges festes Engagement sich dorthin wenden. Für Arbeiter sei es geradezu gefährlich, sich nach China zu begeben, wenn sie nicht sich vorher mit einem festen Verträge vorgesehen hätten. (Weil des italienischen Consuls Warnung nicht nur für seine Landsleute sondern für alle Auswanderungslustigen Beachtung verdient, ist ihre Wiedergabe erfolgt. D. R.)

**Capitän und Hausherr.** Einen Vorschlag macht die »Shipping-World« in ihrer letzten Nummer anlässlich einer Betrachtung über die Ursachen der letzten grossen Schiffscatastrophen (»Mohegan«, »Paris«). Sie glaubt, dass an solchen Unglücksfällen nicht zum wenigsten die socialen Anforderungen schuld wären, die man an einen modernen Capitän stellt. »Der Leiter des Schiffes«, bemerkt sie, »kann nicht gleichzeitig auf der Commandobrücke stehen und seine Gäste unterhalten. Aber es muss doch Jemand da sein, der den Hausherrn spielt und darüber wacht, dass auch die sociale Maschine des Schiffes im rechten Gang erhalten wird. Wäre es nicht möglich, die beiden Functionen zu trennen? Könnte nicht ein Officier die ausschliessliche Function haben, bei Tische zu präsidiren und eventuelle Wünsche oder Beschwerden des Publikums entgegenzunehmen? So ein Arrangement würde viel für sich haben. Der Capitän würde dadurch keineswegs aus seiner Stellung als Oberhaupt des Schiffes verdrängt werden. Es wäre so ähnlich wie in den Pensionen, wo ein wohl ausgewählter Assistent dem Vorsitzenden in seinem verantwortlichen Amt hilfreich zur Seite steht. Wie viele ausgediente Officiere würden mit Vergnügen ein solches Amt übernehmen.

### Kleine Mittheilungen.

Im Hamburgischen Museum für Kunst und Gewerbe, für Jedermann zugänglich, ist die künstlerisch ausgestattete Dankadresse ausgestellt, die der Verein Deutscher Seeschiffer seinem Vorsitzenden aus Dankbarkeit für dessen geleistete Dienste gewidmet hat.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 9. August abgehaltenen Versammlung, die unter Leitung des stellvertretenden Vorsitzenden, Herrn Pöhlitz, stattfand, wurde zunächst ein Herr als Mitglied in den Verein aufgenommen, sowie einer zur Aufnahme vorgeschlagen. An Eingängen waren zu verzeichnen: Zuschriften von Mitgliedern aus Rosario, Valparaiso, Chester, Hohenau, Cassel, Papenburg und hier. Hierauf wurde mitgetheilt, dass der Verein schon wieder den Tod eines allgemein beliebten Mitgliedes zu beklagen habe; dies sei Herr Capt. L. C. Möller, welcher im April d. J. bei der Einseglung in Ancud (Chile) mit der chilenischen Bark »Intendente« gesunken sei. Die Anwesenden ehrten das Andenken des in Ausübung seines Berufes verstorbenen Collegen durch Erheben von den Sitzen. Es wurde sodann an Hand eines Artikels der »Hansa«, »Brauchen wir eine Nautische Hochschule?« über diesen verhandelt. Ausgeführt wurde, dass, wenn für die Wünsche der Seesteuerleute betr. Einführung der Deutschen Sprache als Bedingungsauflage für die Erlangung des Steuermanns- und Schifferpatentes auf den Navigationsschulen kein Verständniss herrsche, man sich ja schliesslich glücklich schätzen müsse, eine nautische Hochschule zu besitzen. Da aber solche nautischen Hochschulen den Bedürfnissen der Seefahrt durchaus nicht entsprechen, so wurde der Hoffnung Ausdruck verliehen, dass sich die Navigationsschulen diesem nur zu berechtigten Wunsche, »Einführung der Deutschen Sprache« bei Zeiten anpassen möchten. Hierauf wurde noch auf das Landescomité des Deutschen Flotten-Vereins aufmerksam gemacht und die Anwesenden aufgefordert, diesem Vereine recht zahlreich beizutreten, worauf die Versammlung nach einer Ersatzwahl zum Verwaltungsrathe geschlossen wurde.

### Büchersaal.

**Lexikon der Metall-Technik.** Handbuch für alle Gewerbetreibenden und Künstler auf metallurgischem Gebiete. Enthaltend die Schilderung der Eigenschaften und der Verwerthung aller gewerblich wichtigen Metalle, deren Legirungen und Verbindungen. Unter Mitwirkung von Fachmännern redigirt von Dr. Josef Bersch. Das Werk erscheint in 20 Lieferungen zu je 50 Pfg. Die Ausgabe erfolgt in zebutägigen Zwischenräumen. (A. Hartleben's Verlag in Wien.)

Von diesem eigenartig angelegten Werke, welches eine Darstellung der gesamten Metall-Technik umfasst, liegt uns das erste Heft vor, Abbrand bis Asphaltlösung enthaltend. Nach dem Inhalte desselben zu schliessen, wird dieses Werk eines jener Bücher bilden, welche zum Hausschatze aller Gewerbetreibenden gehören, die sich in irgend einer Richtung mit Metallen zu beschäftigen haben, denn es wird wirklich Alles enthalten, was für den Metalltechniker von Bedeutung ist. Mit besonderem Interesse haben wir z. B. den Artikel Aluminium gelesen, welcher in Bezug auf die geschichtliche Entwicklung der so lange angestrebten Darstellung dieses Metalles im Grossen und die Verwendung desselben Alles enthält, was bis in die neueste Zeit hierüber erschien und geradezu mustergiltig genannt werden muss. Die ganze Anlage des Werkes und die Durchführung der einzelnen Artikel — nirgends zu wenig, nirgends zu viel — beweist eine umfassende Sachkenntniss und bewunderungswerthen Fleiss von Seite der Mitarbeiter und der Redaction. Dieses Werk verspricht in der That für sein Specialgebiet Das zu werden, was ein Conversations-Lexikon auf dem Gebiete des allgemeinen Wissens ist: ein Buch, in welchem man über jede in das Fachgebiet gebörende Anfrage sicheren Aufschluss erhält — und welches daher auch verdient, warm empfohlen zu werden.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinbödt 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinbödt 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 34.

Hamburg, den 26. August.

XXXVI. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Die Vortheile eines einheitlichen nautischen Unterrichts. — Etwas vom Pidgin-Englisch. — Die Rivalität zweier seemännischer Vereine? — Seeamtsverhandlungen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Sprechsaal.

### Auf dem Ausguck.

Die Direction der Deutschen Seewarte hat die innerhalb Deutschlands ansässigen Uhrmacher aufgefordert, franco, bis zu **10 Chronometer** zur Prüfung einzuliefern, ohne Nachweis des Ursprungs und der Bearbeitung. Die (23.) Concurrenz-Prüfung wird in der Zeit vom 14. November 1899 bis 23. April 1900 in der Abtheilung IV der Seewarte abgehalten werden; letzter Termin der Anmeldung ist der 3. November, der der Einlieferung der 7. November 1899. Von jedem Einlieferer ist bei der Anmeldung ausdrücklich zu erklären, dass er dem Reichs-Marine-Amt auf dessen Wunsch die eingelieferten Chronometer zu folgenden Preisen überlässt:

Für einen Chronometer I.	Classe	800
„ „ II.	„	750
„ „ III. u. IV.	„	600

Für die einzelnen Classen sind die Maximalwerthe der später zu definirenden charakteristischen Zahlen folgendermaassen festgesetzt worden:

	Classe I	II	III	IV
A + 2 B + C	2.50	5.00	6.50	10.00
B	0.75	1.20	1.60	2.50
G	0.010	0.015	0.025	0.050

Zu bemerken ist noch, dass das Reichs-Marine-Amt für Chronometer deutscher Arbeit, welche die Bedingungen der Classe I erfüllt haben, sechs Prämien im Betrage von 1200, 1100, 900, 800 und 700 ausgesetzt hat. Unter Chrono-

meter deutscher Arbeit werden solche Chronometer verstanden, die nicht nur von deutschen Chronometer- oder Uhrmachern zusammengesetzt und feingestellt (regulirt) sind, sondern deren gesammten Theile in Deutschland gefertigt sind. Ausnahmsweise sollen bei der diesjährigen Prüfung auch solche Chronometer zugelassen werden, bei denen im Auslande angefertigte Ketten und Zugfedern verwendet worden, im Uebrigen aber die erwähnten Bedingungen erfüllt sind.

Durch die in den letzten Jahren mit einem Kostenaufwande von 594 000 M. vorgenommenen **Baggerungen** auf der Emsstrecke von Emden bis zur Knock, d. h. im ostfriesischen Gatlje, wird bis zum kommenden Herbst eine etwa 200 m breite und 8 m tiefe Fahrstrasse von See nach dem Emdener Aussenfahrwasser geschaffen werden; letzteres ist ebenfalls 8 m tief. Die kürzlich zwischen der Regierung und dem Norddeutschen Lloyd wegen Anlaufens von Emden durch die nach Ostasien fahrenden Reichspostdampfer gepflogenen Verhandlungen haben nun aber ergeben, dass die genannten Abmessungen des Fahrwassers unzulänglich für den Verkehr der in Betracht kommenden Schiffe sind. Die Regierung hat die hiesige Wasserbauinspection deshalb angewiesen, die weitere Vertiefung der Ems (zunächst bis 8 1/2 m) sofort in die Wege zu leiten und hierfür 300 000 M. aufzuwenden. Die Ausgestaltung der Ems soll soweit fortgesetzt und derart beschleunigt werden, dass die transatlantischen



Dampfer etwa in 2 Jahren Emden anlaufen können, um hier namentlich rheinisch-westphälische Industrieerzeugnisse, die über den Dortmund-Emscanal anlangen, einzunehmen. Ob und ev. welche Erweiterungen der Hafenanlagen nöthig sein werden, dürfte durch eine in allernächster Zeit seitens der Vertreter des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie erfolgende Besichtigung des Emdener Hafens ermittelt werden. Dabei soll auch festgestellt werden, ob es schon jetzt, obwohl der Aussenhafen noch nicht vollendet ist, angängig erscheint, einen grösseren Export über Emden zu leiten. Dem Vernehmen nach haben die genannten Schiffahrtsgesellschaften in nächster Zeit ca. 80 000 Tonnen für Ostasien bestimmte westphälische Eisenwaren (vornehmlich Eisenbahnschienen für Kiautschou) zu verladen. Dass die geplante Vertiefung des Emsfahrwassers auch den allgemeinen Verkehr Emdens heben wird, bedarf, wie die »A. S. Z.« richtig folgert, nicht der Erwähnung.

Der in voriger Nummer zum Abschluss gelangte Artikel „Die Ausbildung der Seemaschinisten“ ist, wie uns verschiedentlich bestätigt wurde, den meisten deutschen Seemaschinisten aus dem Herzen gesprochen. Den auf Sachkenntniss und Erfahrung beruhenden Ausführungen des Herrn Professor Walther Lange ist in der »Hansa« um so bereitwilliger Aufnahme gewährt, als wir den Verfasser vollkommen begreifen, wenn er sagt:

„So ausgebildeten Maschinisten müsste aber der Berechtigungsschein zum Dienen als Einjährige in der Kaiserlichen Marine ebenso zuerkannt werden, wie er heute nach dem Besuche der Steuermannsschule, also den Steuerleuten, gewöhnlich Officiere genannt, zuerkannt wird. Was steht dem im Wege? Der Maschinist hat heute eine ebenso grosse Verantwortung im Betriebe der Schiffahrt, wie sie der Navigationsofficier hat. Heute muss der Maschinist über eine grosse Summe von Kenntnissen verfügen, heute muss er technisch sehr vielseitig gebildet sein, wenn er seinen Beruf mit Erfolg vorstehen soll. Der Maschinistenstand hat das Recht und vollen Anspruch darauf, ebenso hoch geschätzt zu werden. Der Seemaschinist will gar keine Ueberhebung; er will nur, dass ihm Gerechtigkeit voll und ganz widerfähre und daher verlangt er unbedingte Gleichstellung mit den übrigen Schiffsofficieren.“

Nicht nur, dass die Zeiten, wo ein intelligenter Maschinenbauer oder Schlosser, wenn ihm das Leben an Land aus irgend welchen Gründen nicht mehr gefiel, zur See ging, einige Reisen als Heizer machte und dann Maschinist wurde, längst vorüber sind, sondern es genügen, wie aus dem erwähnten Artikel hervorgeht, auch heute die Anforderungen nicht mehr, die das in Kraft befindliche Gesetz an den Inhaber eines zweiten und ersten Maschinistenpatentes stellt. Die fortschreitende Technik, am Mannigfaltigsten auf dem Gebiete des Schiffbaues, fordert von dem Leiter einer Schiffsmaschine mehr, als

dass er die einzelnen Maschinentheile und ihren Zweck kennt. Will ein Seemaschinist der Gegenwart auf der Höhe sein, so muss er unseres Erachtens auch mit den jüngsten Erzeugnissen der einschlägigen Fachliteratur vertraut sein, oder wenn diese Forderung zu weitgehend, muss er mindestens alle von Belang eingeführten Neuerungen kennen, die direct in das Schiffsmaschinenbaufach eingreifen. Die heute nach dem Gesetz an einen höheren (I. oder II. Classe) Seemaschinisten gestellten Ansprüche, bedingen aber nicht solche theoretischen Kenntnisse, wie sie erforderlich sind, will der Maschinist den vorher angedeuteten Anforderungen gerecht werden. Deshalb ist die Anregung des Herrn Professor Lange freudig zu begrüßen, nicht nur weil durch Verwirklichung seiner Vorschläge der wissenschaftlich-fachmännische Gesichtskreis deutscher Seemaschinisten bedeutend erweitert, sondern weil zu gleicher Zeit einem ihrer berechtigten Wünsche entsprochen wird. Gleich den Seeschiffern und Steuerleuten fordern die Maschinisten, dass aus den Prüfungsvorschriften der unnöthige Ballast entfernt und solchen Aufgaben Platz gemacht werde, deren Lösung in der Praxis zur Verwendung kommt.

Die nachstehenden tabellarischen Angaben über den Verkehr in französischen Seehäfen im ersten Halbjahr 1899 und 1898 zeigen, dass seit unserer letzten Veröffentlichung (für das erste Quartal) manche unvorhergesehene Verkehrsverschiebung eingetreten ist. Diesestrifft besonders auf Dünkirchen zu. Wennschon sich vor einem Vierteljahr, angesichts der sehr geringen Verkehrszunahme, der mächtige Einfluss der Nachbarstädte Rotterdam und Antwerpen, für die französische Seestadt nachtheilig bemerkbar machte, war doch nicht anzunehmen, dass im zweiten Quartal eine Verkehrsabnahme von ca. 80 000 T. Platz greifen würde. Jedoch dieser unvorhergesehene Fall ist eingetreten. Aber noch mehr als Dünkirchen hat Havre, der grosse nördliche Hafen Frankreichs, über einen empfindlichen Verkehrsverlust zu klagen. Innerhalb eines halben Jahres allein 180 000 T. Wir können nicht glauben, dass auch hier die Verkehrs-Attraction der beiden holländischen und belgischen Städte ihren Einfluss geltend gemacht hat. Es scheint mehr von Cherbourg auszugehen, dessen hohe Verkehrszunahme wohl darauf zurückzuführen ist, dass Packetfahrt und Lloyd ihre Schnelldampfer dort anlaufen lassen. Die gleiche Erscheinung desselben Ursprungs wiederholt sich mit rückwirkender Kraft bei Boulogne. Seine Verkehrszunahme sowie Havres Verkehrsabnahme sind zu erklären, weil der Packetfahrt mächtige Personendampfer in neuer Zeit nicht wie ehemals Havre, sondern Boulogne anlaufen. Marseille, die erste Seestadt Frankreichs, hat gegen das erste

Halbjahr 1898 um beinahe 300 000 T. zugenommen, also ihre führende Rolle unumschränkt behauptet. Bemerkenswerth ist noch der enorme Aufschwung von Dieppe. Lassen wir nun an Stelle weiterer Worte die Zahlen selbst sprechen.

Vom 1. Januar bis 1. Juli	An- und abgegangene Schiffe			
	1897		1898	
	Schiffe	Raumgehalt	Schiffe	Raumgehalt
Dunkirchen . . .	1 299	925 411	1 444	1 004 255
Calais . . . . .	1 768	616 449	1 821	575 165
Boulogne . . . .	1 822	961 705	1 897	718 138
Rouen . . . . .	958	564 422	904	544 237
Dieppe . . . . .	1 454	352 728	1 446	32 743
Havre . . . . .	1 818	1 811 197	1 988	1 990 072
Honfleur . . . .	188	73 533	172	49 123
Caen . . . . .	448	146 066	440	135 647
Cherbourg . . . .	703	773 930	624	424 791
Saint-Malo . . . .	608	156 389	650	157 184
Nantes . . . . .	349	155 666	389	146 329
Saint-Nazaire . .	461	392 626	480	394 269
La Rochelle . . .	304	349 885	277	330 859
Bordeaux . . . . .	1 212	871 528	1 241	934 114
Bayonne . . . . .	408	190 207	341	163 324
Cette . . . . .	1 021	522 573	897	465 793
Marseille . . . . .	4 002	4 282 621	3 804	3 990 481
Nizza . . . . .	187	65 925	196	68 113
Andere Häfen . .	4 599	832 547	3 836	765 081

Ueber eine hervorragende Leistung des **Maschinen-personals** vom englischen Dampfer „**Kennet**“, unter Leitung des Obermaschinisten, erzählt der „**Newcastle Daily Leader**“. Der Dampfer, auf einer Reise nach Südamerika begriffen, verlor 1200 Seemeilen vom nächsten Lande, Barbados, entfernt die Schraube und einen Theil des Schafts ausserhalb der Sternbüchse. An ein Ersetzen des Verlustes durch die an Bord befindliche Reserveschraube war nicht zu denken, denn an dem übriggebliebenen Schaftende konnte die Schraube nicht befestigt werden. Noth macht erfinderisch. Die Bunkerthüren und das den Heiz- mit dem Maschinenraum verbindende Schott dienten den ingenieusen Maschinisten als Material zu einer neuen Schraube. Der Schraubenkopf erhielt die Form eines Achtecks, die Flügel hatten die Gestalt grosser ovaler Blätter und standen — natürlich ohne Steigung — rechtwinklig zum Kopf. Jeder Flügel war durch eiserne Streber verstärkt. Leider giebt die englische Zeitung keinen Aufschluss über die Art des Materials, mit dem der Schraubenkopf und die Flügel gefüllt gewesen sind. Vielleicht wurden feingestossene Kohlen oder den leeren Raum ausfüllende Holzblöcke benutzt. Wie Dem auch sein mag, nach achttägiger, ununterbrochener Arbeit war das Kunstwerk fertig. Weitere acht Tage nahmen die Arbeiten der Schraubenbefestigung am Schaftende in Anspruch. Günstiges, windstilles Wetter begünstigte die Fertigstellung und den weiteren Verlauf der Reise. Die bis Barbados — wo der Dampfer einer gründlichen Reparatur unterzogen wurde — durchlaufene Distanz von 1200 Seemeilen wurde in Etmalen von 72 bis

96 Meilen zurückgelegt. Die **Mercantile Dry Dock Co.**, Jarrow, bewahrt die eigenartig construirte Schraube als Curiosum auf. Hinzuzufügen ist noch, dass die Schraube von Spitze zu Spitze zweier gegenüberstehender Flügel sechs Fuss 6 Zoll misst; die Breite der Flügel beträgt 10 Zoll, die Länge 1 Fuss 8 1/2 Zoll, die Dicke 6 Zoll.

Im „**Moniteur Maritime**“ weist **M. Cardozo de Bethencourt** an der Hand von drei Beispielen nach, dass das **Emporblühen der französischen Segelschiffahrt rein künstlicher Natur** (purement artificiel) ist und als Folge der hohen Staatsprämien verwirrend auf die Bevölkerung wirkt. In jedem der gegebenen Beispiele übersteigen die Ausgaben die Einnahmen. Nur unter Zuhilfenahme der Prämien (1 Fr. 70 c. per T. für jede zurückgelegten 1000 Seemeilen) konnte nach Ablauf der jeweiligen Reisen von einem Ueberschuss die Rede sein. Die drei Schiffe, deren Geschäftsergebniss **M. Bethencourt** einer scharfen Controlle unterzogen hat, haben einen Raumgehalt von je 2500 T. Segler **A.** Von Rouen nach Swansea, San Francisco, Newcastle o/T, 357 Tage Reisedauer. Ausgaben incl. Amortisation des Capitals zu 10 %: 173 561 Fr.; Commerciale Einnahmen: 138 064 Fr.; Verlust 35 497 Fr. Die Prämie betrug 89 461 Fr. mithin der Netto-Profit 53 964 Fr. Segler **B.** Von Barry Dock nach Port Pirie, Swansea 307 Tage. Ausgaben incl. Amortisation 151 810 Fr.; Einnahmen 142 131 Fr., Deficit 9 678 Fr., Prämie 73 869 Fr. mithin Ueberschuss 64 191 Fr. Segler **C.** Von Newcastle nach Swansea, San Francisco, East London, Havre 496 Tage. Ausgaben incl. Amortisation 239 770 Fr.; Einnahmen 237 642 Fr.; Verlust 2 128 Fr.; Prämie 133 481 Fr., Ueberschuss 131 253 Fr. Letztere Summe bedeutet eine Verzinsung des Capitals zu 30 %. Mit den Worten „**Rien n'est éloquent comme un chiffre**“ schliesst der Franzose seinen Artikel. — Soweit uns bekannt, hat die französische Presse zu der vernichtenden Kritik noch keine Stellung genommen. Ermannet sich über kurz oder lang doch noch ein Prämienfreund der längst verspäteten Pflicht nachzukommen, so werden wir nicht ver säumen, seine Entgegnung hier wiederzugeben.

### Die Vorthelle eines einheitlichen nautischen Unterrichts.

Von **Betto Ihnken**.

Als die Flaggen der deutschen Küstenstaaten von den Gaffeln unsrer Schiffe verschwanden, um dem stolzeren Symbol der Einheit unseres Vaterlandes Platz zu machen, griff auch die Gesetzgebung ein, um einheitliche Vorschriften für die Prüfung

der Seesteuerleute und Seeschiffer zu erlassen. Diese Vorschriften stellen die Fahrzeit fest, welche der junge Seemann im praktischen Seedienst zu gebracht haben muss, bevor er zu einer Prüfung zugelassen werden kann; sie enthalten ferner die Aufgaben, deren Lösung der Prüfling zu bewirken hat, um das Prädikat »bestanden« und somit den Berechtigungsschein für die Ausübung des Gewerbes als Seesteuermann oder Seeschiffer zu erlangen. Aber über die Art und Weise, über die Methode der rechnerischen Lösung der nautischen Probleme sagt das Gesetz nichts; vielmehr lässt es in dieser Beziehung Jedem vollständig freie Hand. Daher kommt es denn, dass die verschiedensten Rechnungsmethoden im Schwange sind; daher kommt es, dass häufig der Capitän eines Schiffs keinerlei Verständniss hat von dem, was sein Obersteuermann, noch von dem, was der Untersteuermann rechnet. Die Navigationsschulen der Küstenstaaten, Preussen, Hamburg, Bremen, Mecklenburg, Oldenburg, Lübeck, welche die Seeleute zu Nautikern erziehen, haben eben in der Hauptsache alle ihre eigenen und meistens sogar sehr abweichenden Methoden der Rechnung.

Wie nun eine gleichmässige Ausbildung im Heeresdienst offenbar von grossem Nutzen, wenn nicht gar ausschlaggebend für die Verwendung der Truppen im Kriege ist, so sollte man auch gleich von vornberein annehmen, dass eine übereinstimmende Ausbildung in den nautischen Wissenschaften den Seeleuten einer nationalen Handelsflotte in gleich bedeutender Weise zu Gute käme; denn ähnelt doch in gewissem Sinne der Beruf des Seemanns demjenigen des Soldaten: auch der Seefahrer muss unausgesetzt auf der Hut sein, muss kämpfen gegen äussere Feinde, die ihn in vielerlei Gestalt mit Tod und Verderben bedrohen. Es sind die Gefahren der See; und diese werden um so leichter besiegt, je rascher, sicherer und irrthumsloser der Schiffsort bestimmt wird, was gewiss am besten durch gleiche Methoden der Schiffsrechnung geschehen kann, wie sie durch eine gleichartige Unterrichtsweise auf den verschiedenen Schulen erzielt werden könnten. Die Vortheile eines solchen Unterrichts lassen sich am Besten nachweisen, indem man das jetzt herrschende Unterrichtssystem einer Betrachtung unterzieht und auf die Mängel und Unzuträglichkeiten hinweist, die daraus entspringen. Es dürfte sich dabei herausstellen, dass die Nichtübereinstimmung der gegenwärtigen Belehrungsweise auf die Thätigkeit der Schule hemmend einwirkt, dass sie die Schüler nicht selten länger auf den Schulbänken festhält, dieselben um die Frucht ihrer Anstrengung zu bringen geeignet ist, indem sie in den Köpfen Verwirrung anrichtet, und dass sie endlich unter Umständen das Maass der Sicherheit in der Navigirung beträchtlich herabdrückt und

dadurch ein Moment der Gefahr für Leben und Eigenthum werden kann.

Werfen wir zunächst einen Blick auf die Steuermannsklassen, worin die jungen Seeleute mit einigen Kenntnissen in der Arithmetik ihren ersten nautischen Studien obliegen. Sofern eben die Schüler noch keine andere Steuermannsklasse besucht haben, geht hier der Unterricht ohne Störung den lehrplanmässigen Gang, einerlei, ob nun nach dieser oder jener Methode unterrichtet wird. Haben aber die Schüler schon anderswo einen Steuermannsunterricht genossen und sind sie, weil sie die Prüfung nicht bestanden und somit auf einige Monate von einer zweiten Prüfung zurückgewiesen wurden, nunmehr in eine neue Klasse eingetreten, so müssen sie von dem neuen Lehrer nach den Methoden, welche sie zuerst erlernten, unterwiesen werden, wodurch natürlich die Lehrthätigkeit in Beziehung auf die anderen Schüler eine Einbusse erleidet. Im anderen Falle muss der Lehrer die jungen Leute, mit Beiseitwerfung des früher Erlernten, dazu anhalten, sich die Rechnungsweisen anzueignen, wonach die übrigen Schüler die nautischen Aufgaben zu lösen haben. Wozu er sich auch entschliessen mag, in beiden Fällen ist die Entschliessung, zu der ihn die Umstände hindrängen, mit einem nennenswerthen Schaden verknüpft: im ersten Falle verliert der Unterricht wegen der Zersplitterung seiner Kraft erheblich an eindringlicher Wirksamkeit, im zweiten muss er befürchten, in den Köpfen der angehenden Nautiker, die am Ende keine geschickten Mathematiker, aber tüchtige Seeleute sind, solche Verwirrung anzurichten, dass sie zum zweiten Male die Steuermannsprüfung nicht bestehen und durch diesen, mit schweren pecuniären Opfern verknüpften Misserfolg ganz und gar aus der Schiffsofficier-Laufbahn hinausgedrängt werden.

Indess ist das Uebel, das durch die Nichtübereinstimmung des Unterrichts bezüglich der Rechnungsmethoden zur Ortsbestimmung auf See in den Steuermannsklassen angerichtet wird, noch nicht gar zu gross, weil es ja verhältnissmässig nur Wenige sind, die zum zweiten Male eine anderswo gelegene derartige Klasse besuchen. Es tritt bei solchen Schülern meistens auch nur in der Weise hervor, dass dieselben darnach trachten müssen und auch in Wirklichkeit darauf bedacht sind, in eine Klasse einzutreten, die denselben Unterricht giebt, welchen sie vordem genossen haben. Dadurch erwächst ihnen vielleicht ein Zeitverlust von einigen Monaten, der allerdings auch nicht übersehen werden darf und bei denjenigen, die dem Studium mit Hülfe eigener Ersparnisse obliegen, immerhin noch schwer genug ins Gewicht fällt.

Ungleich bedeutender jedoch und schwerer tritt der in Rede stehende Uebelstand in den



Schifferklassen hervor. Denn hier ist bei der grossen Anzahl Derjenigen, welche die Prüfung als Schiffer auf grosser Fahrt zu machen beabsichtigen, nicht im entferntesten daran zu denken, sie alle sollten, um aufs neue denselben Unterricht zu erlangen, die Schulen wieder aufsuchen, in denen sie ihre Steuermannsprüfung ablegten. Denn der eine landet in einem Hafen der Nordsee, während er vielleicht im äussersten Osten des Reichs die Steuermannsprüfung ablegte und mit dem andern ist es gerade umgekehrt. Wollte man aber selbst diese Entfernungen für nichts achten und sich sogar über die Umstände hinwegsetzen, die den Seemann häufig mit Nothwendigkeit zwingen, am Orte der Landung zu bleiben, sei es nun aus Rücksichten auf die Rhederei, die sein Fortkommen in der Hand hält, sei es durch andere nöthigende Verhältnisse, so würde er in vielen Fällen doch nicht wieder dieselbe Schule besuchen können, weil eben manche derselben nur eine Steuermannsklasse, aber keine Schifferklasse aufweisen.

Entsprechend dieser Sachlage findet man denn auch in vielen Schifferklassen, vorzüglich in denjenigen der Nordsee vom Standpunkt der Vorbildung eine eigenthümlich gemischte Schülerzahl; man findet hier Schüler, die mit den verschiedensten Methoden und den verschiedensten nautischen Tafelbüchern unter Segel gehen, um auf das ferne, von gefährlichen Klippen allerlei Art umgebene Cap der Prüfung loszusteuern. Ein Theil derselben gebraucht die Hilfstafeln von Domke, ein anderer die von Breusing, ein dritter Theil sucht die Lösung der Aufgaben mittelst der Tafeln von Behrmann und ein vierter mag es neuerdings bequemer und angemessener finden, sich derjenigen von Bolte oder Fulst zu bedienen. Wiewohl diese Bücher nun alle demselben Zweck dienen, so weichen sie in ihrer Einrichtung doch so sehr von einander ab, dass der Durchschnittsschüler, der ja auch Seemann und kein mathematisch veranlagter Kopf sein soll, nur dasjenige Buch zu handhaben vermag, nach welchem er unterrichtet worden ist. Die Methoden der Rechnung für ein und dieselbe Aufgabe sind ebenso vielgestaltig. Um uns nicht in Einzelheiten zu verlieren, wollen wir nur die vielfach in Gebrauch befindlichen Arten der Längenbestimmung durch Mondstrecken anführen. Es ist sonst wohl Regel, die Schüler nur eine einzige Methode zu lehren; aber wegen des früher genossenen eigenthümlich abweichenden Unterrichts kommt es häufig vor, dass in einer und derselben Klasse vier verschiedene Mondstrecken-Methoden gerechnet werden. Der eine rechnet nach Dunthorn, der zweite nach Witschell, der dritte nach Mendoza y Rios und der vierte versucht es mit der Methode der Negertafeln, der Methode Elford, jener kurzen Seemethode, welche durch die Sage, die der geschichtlichen

Wahrheit allerdings nicht entspricht, dass sie zuerst auf einem Schiffschiff Verwendung gefunden habe, den fremdartig anmuthenden, mit dem Schleier des Geheimnissvollen umwobenen Namen und den Beigeschmack des Romantischen erhalten hat. Dieselbe Vielseitigkeit herrscht auch bei der Breitenbestimmung aus zwei Sonnenhöhen und bei anderweitigen Bestimmungen des Schiffsorts, seien sie terrestrischer oder astronomischer Natur.

Es liegt auf der Hand, dass bei einer derartigen Einrichtung, wie sie thatsächlich besteht, nicht der Erfolg im Unterricht erzielt werden kann, wie er im Interesse einer raschen und eindringlichen Ausbildung unserer Seeleute zu wünschen wäre. Es ist eine aufreibende Thätigkeit für den Lehrer und doch kann er sich bei all der aufgewendeten Mühe nicht verhehlen, dass die Zersplitterung seiner Kraft — indem er sich bald zu Diesem, bald zu Jenem wendet und zu Jedem in seiner eigenen Sprache reden muss, während sonst sein Vortrag allen zugleich gelten würde — dass diese Spaltung seiner Arbeitskraft von bedauerlichen Folgen für die Wirksamkeit seines Lehrens begleitet ist. Von einem geregelten, sicheren, unentwegt vorangehenden Vortrag kann überhaupt in Bezug auf die Navigation in solchem Falle gar nicht die Rede sein.

Aus dem Grunde haben sich nun andere Lehrer der Schifferklassen — ähnlich wie beim Steuermannsunterricht — entschlossen, diese getrennte Unterrichtsweise überhaupt fallen zu lassen. Die Schüler müssen alsdann die erlernten Methoden, die ihnen durch den Unterricht in der Steuermannsklasse und durch die zweijährige Praxis an Bord ganz und gar in Fleisch und Blut übergegangen sind, über Bord werfen und sozusagen von neuem und ganz von vorne das Studium der rechnerischen Seefahrtskunde beginnen. Es ist gewiss schwer zu entscheiden, was überhaupt das Beste ist und die Schwierigkeit der Wahl springt schon überzeugend dadurch in die Augen, dass der Eine das Heil auf dieser, der andere auf jener Seite sucht. In dem einen Falle ist, wie wir schon erwähnten, der Unterricht wegen der getheilten Thätigkeit des Lehrers nicht so erfolgreich, die Schüler können deshalb unter Umständen länger auf den Schulbänken festgehalten werden; im anderen Falle liegt die Befürchtung nahe, die alten, fest eingewurzelten Vorstellungen möchten sich mit den neuen mengen und dadurch ein Schwanken, eine Unentschlossenheit, eine Verwirrung in der Vorstellungswelt erzeugen, die in kritischen Momenten, wie sie in dem ereignissvollen Leben des Seemanns so häufig hervortreten, von den verhängnissvollsten Folgen begleitet sein könnte.

(Schluss folgt.)

## Etwas vom Pidgin-Englisch\*)

Nachdruck verboten.

Nachdem durch die Erwerbung von Kiautschou die deutschen Interessen in Ostasien ganz besonders lebhaft in den Vordergrund öffentlicher Besprechungen und allgemeiner Betrachtungen getreten sind, ist auch die Antheilnahme an Land und Leuten des »Reiches der Mitte« aufs Neue erwacht und gleichzeitig das Bestreben, mit so manchen Eigentümlichkeiten unserer zopftragenden Brüder in Ostasien näher vertraut zu werden. Dass nun das Studium der chinesischen Sprache, selbst der Umgangssprache der Gebildeten (kuan-bua) viele neue Freunde in Deutschland oder in denjenigen Kreisen unseres Vaterlandes finden wird, die durch weitgehende Handelsbeziehungen mit China Verbindung unterhalten, darf mit Recht bezweifelt werden. Dazu hat die einsilbige chinesische Sprache mit ihrer fehlenden Formenlehre und der Eigenart, dass jedes Wort formell Wurzel bleibt und einen oder mehrere in sich vollendete Begriffe ausdrückt, doch für unser germanisches Sprachgefühl zu wenig Anziehendes, es sei denn, dass ein Sprachforscher sie zum Gegenstande seiner Studien sich erwählte. Auch bildet sie keineswegs die Verkehrssprache zwischen den fremden Nationen und den Chinesen. Als solche hat sich vielmehr seit einer Reihe von Jahrzehnten ein Dialect ausgebildet, der mehr oder weniger, je nach dem Bildungsgrade des ihn Benutzenden, ein verdorbenes Englisch, untermischt mit chinesischen Stämmen darstellt.

Dieser Dialect ist das sogenannte Pidgin-Englisch des »John Chinaman«, das den meisten unserer deutschen Seefahrer und Kaufleuten, die mit den Chinesen geschäftliche Beziehungen irgend welcher Art zu pflegen haben, vertraut ist. Wird doch durch dasselbe die Verständigung zwischen der mongolischen Rasse mit anderen Nationen, besonders mit Engländern, Amerikanern und Deutschen in den verschiedenen Seehäfen des Stillen Oceans, in Asien sowohl wie in Californien fast ausschliesslich vermittelt. Deshalb dürfte eine kurze, allgemein verständliche Betrachtung desselben auch allen willkommen sein, die sich in Bezug auf unsere neuen Handelsbeziehungen nur auf dem Laufenden erhalten wollen.

Wo immer der Chinese in Berührung mit den Angehörigen irgend einer anderen Rasse als der mongolischen tritt — selten bildet etwas anderes die Veranlassung dazu — »business«; mag er nun dem Seemann fremder Nationen seine billige, oft wenig delicate Austernart anbieten oder heimlich Trossen oder sonstiges Schiffsgut sich anzueignen suchen, immer ist »business« sein Beweggrund. »Business« ist das Wort, das er wohl am meisten im Munde führt, oder nach der chinesischen Aussprache des Wortes »Pidgin«. »Pidgin« ist aber nicht nur die Bezeichnung für »Geschäft« als solches, sondern auch für jede Beschäftigung, für irgend eine hervortretende Angelegenheit des menschlichen Lebens; so ist joss-pidgin die Religion (joss-pidgin-man der Priester), chow-chow-pidgin das Essen bzw. Kochen des Essens usw. In dem Worte »Pidgin-Englisch« wird nicht nur die Veranlassung zur Bildung dieses Dialectes ausgedrückt, sondern auch gleichzeitig gekennzeichnet, wie schwer dem Chinesen die richtige Aussprache englischer Laute wird. Wäre nämlich das Englische nicht die Hauptsprache an den Küsten des Stillen Oceans, sowohl im Osten wie im Westen von jeher gewesen, so würde der Chinese beziehungsweise der Kuli schwerlich dazu gekommen sein, einen Verkehrsdialect unter Bevorzugung englischer Worte zu bilden; denn seiner Zunge liegt nichts ferner als die Sprache John Bulls. Das Pidgin-Englisch bietet sich gegenwärtig fast noch in denselben Formen wie in den fünfziger Jahren unseres Jahrhunderts, aus denen uns einige Gedichte unbekannter Autoren erhalten sind; es ist bei den stets

wachsenden Verkehrsinteressen einer Veränderung nicht unterworfen gewesen. Wenn auch litterarische Nachweise darüber noch nicht vorhanden sind, so wird doch aus einigen chinesischen Häfen berichtet, dass sich neben diesem allgemeinen Verkehrsdialecte noch ein Pidgin-Französisch und Pidgin-Portugiesisch zu entwickeln beginne.

Ein Seitenstück zum Pidgin-Englisch bildet gewissermaassen das elsassische Wackes-Französisch oder noch mehr die »lingua franca« in der Levante, ein verdorbener italienischer Dialect, der ebenfalls von den verschiedensten Nationen zur Verständigung unter einander benutzt wurde. Das Pidgin-Englisch wird an der ganzen chinesischen Küste, den Inseln und Meerbusen verstanden und gesprochen und zwar nicht nur vom Kuli und ungebildeten Chinesen, sondern auch von denjenigen Bewohnern des grossen Tschung-kue (Reiches der Mitte), die den Versuch machen wollen, die englische Sprache selbst in ihren grammatischen Verhältnissen wirklich zu erlernen. Gerade bei solchen Chinesen kann das Pidgin-Englisch ebenfalls als eine durchaus nicht werthlose Vermittlung zwischen der einsilbigen chinesischen und der vielsilbigen englischen Sprache angesehen werden. Die ausserordentliche Verbreitung und Benutzung dieses Dialectes veranlasst Simpson sogar die Hypothese auszusprechen, dass in absehbarer Zeit das Pidgin-Englisch im kaufmännischen Verkehre sich zur Schriftsprache entwickeln werde.

Das Pidgin-Englisch ist mehr oder weniger ein Kauderwelsch, das durch die Anpassung der englischen Sprache an die eigenartige chinesische Grammatik und durch die Aussprache vieler englischer Wörter entstand. Es entspricht in seiner Bildung durchaus dem posh an' posh-Dialecte der englischen Zigeuner, welche die hindostanisch-persischen Wörter ihrer Sprache den englischen Lautgesetzen ebenfalls anzupassen suchten.

Wer an der Hand der bis jetzt vorliegenden Litteratur oder im Verkehr selbst das Pidgin-Englisch einer Betrachtung unterzieht, wird finden, dass es kaum fünfzig Wörter nicht englischen Ursprungs (chinesische und einige wenige portugiesische Stämme) enthält; alles Uebrige ist ein Englisch, wie es etwa von kleinen Kindern oder Negeren gesprochen wird. Das bekannte Kinderlied vom »Little Jack Horner« lautet z. B. im anglo-chinesischen Dialecte:

Little Jack Horner  
Makee sit inside corner,  
Chow-chow he Chismas pie;  
He put inside t'um,  
Hab catchee one plum,  
»Hai yah! what one good chilo my!«

Jemehr ein Chinese die englischen Worte zu beherrschen lernt, desto mehr werden die pidgin-englischen Worte, die in ihrer Verzerrung dem Chinesischen sich mehr ähneln als dem Englischen, verschwinden und umgekehrt. Verstanden wird deshalb dieser Verkehrsdialect fast von jedem Chinesen an der Küste, wie auch von jedem Ausländer, dem die breite Sprache der Söhne Albions einigermaassen vertraut ist. Giebt es doch Seeleute, die englisch in Wirklichkeit recht mangelhaft sprechen, geschweige denn schreiben können, Pidgin-Englisch aber sprechen, als ob es ihr heimatlicher Dialect ist.

Wie jeder absichtlichen oder unabsichtlichen Verstümmelung einer Sprache (z. B. »Hans Breitmann gife a barty der all was Saus und Braus« im deutsch-amerikanischen dogs-Englisch), so wohnt auch dem Pidgin-Englisch ein eigenartiger, humoristischer Zug für den Nichtmongolen inne. Darin mag zunächst auch wohl die Erklärung liegen, dass Angehörige germanischer oder romanischer Völker ohne Schwierigkeit diesen Dialect bald sich aneignen und vor allem viele unserer Deutschen in Ostasien das Pidgin-Englisch mindestens ebenso beherrschen, wie der Kuli und der Chinese der unteren Volksklassen.

Nachstehenden Artikel entnehmen wir der »Weser-Zeitung«  
den Erlaubniss.

Dazu kommt, dass das Pidgin-Englisch an Regellosigkeit und Einfachheit nichts zu wünschen übrig lässt, auch giebt es bereits eine ganze Litteratur über diesen Verkehrsdialect, wie auch Vocabularien für den Handgebrauch, die auf wenigen Seiten das ganze Material enthalten, aus welchem dieses Kauderwelsch sich zusammensetzt. Wenn auch Niemand wird behaupten können, dass dem Sprachforscher durch diesen Dialect besondere nutzbringende sprachphilosophische Studien und Probleme geboten werden, so ist in psychologischer Hinsicht doch die Art und Weise nicht ohne Interesse, wie Repräsentanten einer monosyllbigen Sprache sich einer anderen, ihrem Sprachgefühl so durchaus fernliegenden Sprache anzubequemen suchen. Ausser den naheliegenden praktischen Gesichtspunkten hat dieser Umstand eine Reihe tüchtiger Forscher gewiss in erster Linie veranlasst, dem Pidgin-Englisch wissenschaftliche Erörterungen zu Theil werden zu lassen. Es seien nur genannt: Leutner mit seinem Werke »Colonial-Englisch«, Capitän Richard Burton, Rodney Fischer, Prof. R. K. Douglas, H. A. Giles und vor allem Charles G. Leland, der sich durch seine vortrefflichen Heino- und Scheffel-Übersetzungen, sowie durch seine vielgelesenen »Breitmann Ballads« im sogenannten dogs-Englisch und durch seine Studien über die englischen Zigeuner und deren Sprache vorthellhaft eingeführt hat. Wie er mit köstlicher Ironie seinen Hans Breitmann zeichnet, um den Deutsch-Amerikaner zu verspotten, der sobald wie möglich sein Ursprungsland zu vergessen sucht, wie er in der Romany-Sprache der englischen Gipsies malerische Bilder zeichnet, so hat er auch im anglo-chinesischen Dialect (Pidgin-Englisch Sing-Song) der komischen Muse mit Glück gebulldigt; in kurzer Zeit erlebte das letztgenannte Werk denn auch bereits vier Auflagen. Leland verstand es besonders, komische Wirkungen dadurch hervorzurufen, dass er es in seinen »songs and Stories« zum Ausdruck zu bringen versuchte, wie schwer dem Chinesen die Meisterung der englischen Sprache wird.

Für die Aussprache des Pidgin-Englisch lassen sich nur wenige sogenannte Normalformen geben; in gewissem Sinne spricht jedes Individuum nach dem Grade seiner Bildung. So klingt das englische »have« bald genau wie beim eingeborenen Engländer, bald wie *hop*, am häufigsten aber wie *hab*. Grosse Schwierigkeit bereitet dem Chinesen die Aussprache des anlautenden *r*; es klingt in seinem Munde wie *l*. Das englische Wort für Freund »friend« findet man im Pidgin-Englisch deshalb als »*flu*«. Dagegen wird der englische *th*-Laut mit Ausnahme von Anfängern, die *t* oder *d* dafür sprechen, richtig genommen. In Wirklichkeit besitzt das Pidgin-Englisch weder Conjugation und Declination, noch Pluralbildungen. Die verschiedenen Zeitformen werden durch den sehr einfachen Gebrauch von *hab*, *hab-got*, *belongey*, *catchee* und *can do* gebildet und damit die verschiedenen Abstufungen des Besitzens, von Eigenschaften usw. angegeben. »Er ist sehr reich« (*he is very rich*), drückt der Pidginman, — um ein Beispiel anzugeben — durch die Construction aus »*he catchee too muchee dollar*«; ich bin ein Chinesen, *My belongey China-side*. Die Anhängung von Vocalen wie »*ee*« oder »*o*«, die ganz willkürlich geschieht, ebenso die Zusetzung von »*lo*« bei Wörtern, die auf einen Vocal oder eine Liquida endigen, ist muthmaasslich nur aus Wohlklanggründen geschehen (*chilobild*; *clylo-to cry*). Für die einfache Bejahung (*yes*) setzt der Pidgin-Englisch radebrechende Chinesen meistens »*Can do*«, für die Verneinung (*no*) *no can do*. Ersteres findet aber auch Verwendung als Frageform; z. B. Können Sie essen? *Can do chow-chow?* (*are you able to eat?*). Da der Engländer in der Umgangssprache mit Interjectionen und mit Wörtern ohne besonderen Meinungs Ausdruck sehr freigiebig ist, so ist auch das Pidgin-Englisch reichlich damit durchsetzt. So findet häufig Anwendung *galow* oder *galaw*, auch *g'tow* oder *gala*, das unserem süddeutschen »Halt« entspricht; z. B. *you belongey too muchee sassy, galaw!* Du bist halt zu anmaassend!

Die wenigen chinesischen Ausdrücke, die aus dem Mandarin-Chinesisch und dem Canton-Dialecte stammen, haben sich im Pidgin-Englisch ziemlich genau in der ursprünglichen Aussprache erhalten, wie *hahng* (Waarenlager) als Bezeichnung für diejenigen grossen Firmen, von denen früher der ganze chinesische Handel geleitet wurde, oder wie *hwan* als Ausdruck für »Feuer« usw.

Aus diesen kurzen Andeutungen lässt sich bereits erkennen, dass es unmöglich ist, für das Pidgin-Englisch und besonders für die Anwendung von Verbformen in demselben bestimmte Regeln entwickeln zu wollen; während z. B. ein Chinesen den Satz »ich will mit ihm sprechen« mit »*my talkee he*« bildet, sagt ein anderer »*my hab talkee*« oder ein dritter »*My go-talkee*«. Eine besonders auffallende Eigenart des anglo-chinesischen Dialectes verdient noch erwähnt zu werden, dass der Chinesen wie in seiner eigenen Sprache zwischen Zahlwörtern und Substantiven einen gewissermassen classificirenden Ausdruck einschleibt, nach Prof. R. K. Douglas »*a classifier, since it points to the kind of object represented by the substantive*«. Diese verschiedenen Ausdrücke sind im Pidgin-Englisch verschmolzen in dem Worte *pesze* (*piece*). Während z. B. »zwei Messer«, entsprechend dem Chinesischen, etwa mit »*two-to-be-held-in-the-hand-knives*« von dem nicht Pidgin sprechenden Chinesen auf englisch genannt würde, lautet es im Dialecte einfacher »*two pesze naifo*«; oder »jener Mann hat nichts zu triuken«, *that piecee man no hab catchee dlinko*.

Wenn das Pidgin-Englisch auch lediglich dem Verkehr mit den Chinesen entsprang, wird es doch von Engländern und Deutschen häufig benutzt, um komische Wirkungen bei Festlichkeiten usw. zu erzielen, und einer Festzeitung des bekannten vornehmen deutschen Clubs Eintracht in Hongkong sei aus der wohl gelungenen Uebersetzung des Heine'schen Loreleyliedes die erste Strophe entnommen:

»Oh, maj beelong too motschi zolli  
And fleu my no savi wat kind;  
Hab got won olo piecee stolie,  
No wuutchi go autzeit my mind.  
The nigt-teim belong dark and colo,  
The Lheim makes floh ohl-leiht,  
Topseitee plentee stars wella olo.  
Look-see down in the evening light.«

So singen unsere braven Seebären das Lied »Ich weiss nicht was soll es bedeuten, dass ich so traurig bin«, dass ihrer Stimmung dann am besten entspricht, wenn sie am lustigsten sind. Natürlich muss man dem Kauderwelsch der Langzöpfe lang genug gelauscht haben, um nun auch noch die Melodie halten zu können. Auch manches geflügelte Wort, manches Sprichwort hat sich im Pidgin-Englisch bereits eingebürgert, das meistens eine herbe Satyre des gesammten Chinesenthums bietet, wie der Vers:

»Supposey you no makee look-see for mollow,  
You velly soon to-day makee catchee sollow«,  
der in unser geliebtes Deutsch übertragen, etwa lautet:  
»Lässt Du die Blicke nicht auf morgen gleiten,  
Wird oft das heute Dir schon Schmerz bereiten.«

Für unsere Landsleute wird der anglo-chinesische Dialect jedoch in erster Linie stets den Geschäftsinteressen dienen, und wenn der »*Toitchee-man*« (der Deutsche) dem Chinesen vorgestellt wird, dann wird es meistens heissen »*he wantche makee one littee piecee pidgon long-side you*« (er wünscht mit Ihnen ein kleines Geschäft abzuschliessen). Möge »*John Chinaman*« dann nie in die Lage kommen, entrüstet ausrufen zu müssen, wie er es gern thut, »*Hai yah! fan-kweilo!* (*sla. foreign devils!*)

Franziskus Hähnel.



## Die Rivalität zweier seemännischer Vereine?

(Folgendes Schreiben ist uns mit dem Ersuchen um Veröffentlichung zugesandt worden. Wir kommen dem Wunsche um so bereitwilliger entgegen, als wir den nachstehenden Ausführungen unbedingt zustimmen. D. R.)

Unter der Ueberschrift »Die Rivalität zweier seemännischer Vereine« sind in Hamburgischen Tageszeitungen vor Kurzem zwei Artikel veröffentlicht, in denen der Verein Deutscher Seeschiffer die eine der rivalisirenden Parteien genannt wird. Abgesehen davon, dass dem Verein Deutscher Seeschiffer von einer Rivalität mit einem anderen localen Verein Nichts bekannt ist, glaubt er im Interesse der Vereinsmitglieder zu handeln, wenn er gegen einige Unrichtigkeiten, die in dem einen, dem zweiten, der beiden erwähnten Artikel enthalten sind, Front macht. Der Verein Deutscher Seeschiffer sieht sich zu dieser Maassnahme umso mehr veranlasst, als jene Irrthümer angethan sind, die Veranlassung zum Vereinsbeschlusse, auch erste Steuerleute als ordentliche Mitglieder aufzunehmen, in einem ganz falschen Licht erscheinen lassen.

Die Beweggründe, die den Verein zu jener wichtigen Statutenänderung geführt haben, hat die »Neue Hamburger Zeitung«, die den ersten Artikel brachte, richtig durch folgende Auslassung wiedergegeben:

»Ordentliche Mitglieder des Seeschiffvereins konnten bis dato nur solche mit der Seefahrt vertraute Personen werden, die mindestens eine Reise ein deutsches Kauffahrteischiff geführt hatten. Weil in Anbetracht der stetig wachsenden Schiffsdimensionen die Zahl deutscher Seeschiffe abnimmt, (die deutsche Handelsflotte hat von 1875 bis 1898 um 1423 Schiffe — gleich 31 $\frac{1}{2}$  % abgenommen), mithin also auch der Stab deutscher Schiffsführer keinen Zuwachs, sondern vielmehr eine ständige Abnahme erfährt, glaubte der Seeschiffverein im Interesse des Wachstums seiner Mitgliederzahl auch solche seekundigen Personen, Inhaber eines Schifferpatentes für grosse Fahrt, in den Verein als ordentliche Mitglieder aufnehmen zu müssen, die mindestens eine Reise als erster Steuermann gefahren haben. Eine Beschränkung erfuhr diese Maassnahme durch den Zusatz, dass die um die Mitgliedschaft sich Bewerbenden zur Zeit der Aufnahme activ sein müssten. Einen weiteren Grund für den Ausbau des Vereins bildete die Absicht, das der Verbesserung bedürftige Verhältniss zwischen Schiffer und Steuermann angenehmer zu gestalten.«

Diesen Ausführungen ist noch hinzuzufügen, dass auch der Wunsch nach Zuwachs junger Kräfte und nach neuen Ideen den Verein zu jener Maassnahme geführt hat.

Niemals aber sind für das Zustandekommen der Statutenänderung Gründe angeführt oder gar maassgebend gewesen, wie sie ein anderes hamburgisches Blatt dem Verein unterzuschreiben bemüht gewesen ist. Der Verein Deutscher Seeschiffer verwahrt sich hiermit auf das Entschiedenste, die angeblich vorhandene Spaltung in einem anderen localen Verein benützt zu haben, um durch Statutenänderung, seinen Zweck, die Mitgliederzahl zu erhöhen, erreichen zu können. Sowohl diese Entstellung der Thatsachen als auch andere auf Unwahrheit und Unkenntniss beruhende, gegen den Verein gerichtete Bemerkungen in der zuletzt erwähnten Tageszeitung, jeder ganze Artikel sind anscheinend zu dem Zweck in die Welt gesetzt, um Gehässigkeit und Unfrieden hervorzurufen. Damit dieser Wunsch nicht erfüllt werde, sieht sich der Verein

Deutscher Seeschiffer veranlasst, auch noch auf die anderen in dem Artikel enthaltenen Angriffe einzugehen und deren Haltlosigkeit blosszustellen.

In der citirten Tageszeitung steht:

»Der jetzt etwa 11 Jahre alte Seeschiffer-Verein, welcher am Schlusse des verflossenen Jahres 405 Mitglieder, zumeist ältere Capitäne, zählte, beschäftigte sich bis jetzt fast ausschliesslich mit technischen Fragen und allgemeinen maritimen Angelegenheiten.«

Dieser Satz bedarf, wenn sein Inhalt Thatsachen enthalten soll, folgender Correctur:

Der Verein besteht seit 18 Jahren und zählt 425 Mitglieder, die nicht »zumeist ältere Capitäne« sind. Durchschnittlich alle in den letzten Jahren neueingetretene Mitglieder waren gerade junge, Capitäne. Es würde die Bemerkung »zumeist ältere Capitäne« übergangen sein, läge; ihr nicht eine bestimmte, offenbar gegen den Verein gerichtete Absicht zu Grunde. Denn es soll doch nur damit gemeint sein, dass der jährlich sich ergebende Zuwachs hamburgischer Capitäne dem Vereine fern bleibt.

Ferner heisst es:

»Zur Wahrung der ernstesten Interessen des Schifferstandes den Rhedern gegenüber fehlte es ihm (dem Verein Deutscher Seeschiffer) jedoch von jeher an dem dazu nöthigen steifen Rückgrad. Wenn heute viele hantburger Capitäne unter dem Joche und der Willkür mancher Inspectoren seufzen und sich über das immer lockerer werdende Band zwischen Rheder und Schiffsführer beklagen, so kann der Verein Deutscher Seeschiffer mit gutem Gewissen behaupten, dass ihm dies wenig Sorge bereitet hat. Hierin ist der Grund zu suchen, warum so viele Capitäne diesem Verein fern blieben.«

Ständen diese Worte, besonders die der ersten beiden Sätze, im hamburgischen »Echo«, sie wären zu verstehen und vom politischen Standpunkt des Blattes auch folgerichtig. Aber, dass eine Zeitung, die in mehr als ausgesprochener Weise die Partei der Arbeitgeber, also auch der Rheder, vertritt, solchen aufreizenden Worten wie den obenstehenden in ihren Spalten Aufnahme gewährt hat, wirkt, wenn nicht unverständlich, so doch komisch. Würde der Verein dem Vorschlage der Zeitung folgen und gegen die Rheder oder deren Beauftragte, die Schiffsinspectoren, gerichtete Beschlüsse fassen, dann käme aus dem Blatt, das heute das Vorgehen des Vereins für zu gemässigt hält, gewiss das erste vernichtende Urtheil. Und das mit Recht. Der Verein Deutscher Seeschiffer hat weder bisher und wird wahrscheinlich auch nicht in Zukunft beabsichtigen, die Sitzungsabende zum Austrag von Lohnkämpfen zu benutzen. —

Und nun zu der Bemerkung über die Schiffsinspectoren. Mit Ausnahme einer einzigen hamburgischen Rhederei, sind deren Schiffsinspectoren Mitglieder des Vereins. Sie werden ebenso wie jedes andere Mitglied mit »Capitän« angeredet und haben als Mitglieder nicht im Mindesten irgend welche Vorrechte — glücklicherweise beanspruchen sie solche auch nicht. — Das hat sich bei allen Debatten zur Genüge gezeigt, wo entgegengesetzte Anschauungen recht heftig aufeinander platzten.

Hiermit glaubt der Verein, dass nach vorstehenden Bemerkungen jede gegen denselben in jenem Artikel gerichtete Behauptung zur grundlosen Verdächtigung herabgesunken ist.

Der Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.

## Seeamtsverhandlungen.

**Seeamt Flensburg.** Das Seeamt verhandelte über den Unfall, der den Flensburger Dampfer »Georg«, Capitän J. H. Hansi, am 28. Januar d. J. an der ostenglischen Küste betroffen hat. Dampfer »Georg« war am 28. Januar Morgens mit einer Ladung Kohlen von Newcastle nach Valencia in See gegangen. Um 8 $\frac{1}{2}$  Uhr Vormittags wurden im Vorderraum 4' 3" Wasser gepeilt und da die Pumpen das eindringende Wasser nicht bewältigen konnten, liess Capitän Hansi das Schiff wenden und West-Hartlepool als Nothhafen anlaufen. Hier wurde die Ladung gelöscht und das Schiff zur Reparatur in die Werft von W. Gray gebracht, wo es sich zeigte, dass drei Platten verbogen, zwei Schlängerkiele gebrochen, mehrere Nieten beschädigt waren und eine Niete gänzlich fehlte. Der Director der genannten Werft hat sich schriftlich dahin geäussert, dass das Schiff aufgestossen sein müsse. Die Besatzung hat in ihrer Vernehmung vor dem deutschen Consul in Hartlepool einstimmig erklärt, dass das Leckspringen des Schiffes ihr unerklärlich sei. Wohl hat das Schiff bei Manchester am 10. Dezember 1898 den Grund berührt, doch hat eine am 13. Dezember in Manchester erfolgte Untersuchung des Schiffes durch einen Taucher eine Beschädigung nicht ergeben.

Der Reichscommissar beantragt zur näheren Aufklärung des Falles das Deviationsjournal, das Maschinenjournal sowie die Cladde des Schiffsjournals einzufordern; ferner soll von dem Director der Hartlepooler Werft eine genaue Angabe der Beschädigungen des Dampfers »Georg«, sowie seine Meinung über die Ursache des Leckspringens eingeholt werden.

Das Seeamt lehnt diese Anträge ab, weil eine weitere Sammlung von Beweismaterial überflüssig und der Fall genügend aufgeklärt erscheint.

Der Reichscommissar stellt nunmehr den Antrag, dem Schiffer Hansi die Befugniss zur Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen.

Das Seeamt giebt seinen Spruch dahin ab, dass die gesamte Besatzung des Dampfers »Georg« ein Aufstossen des Schiffes nicht bemerkt hat und ihr das Leckwerden des Schiffes völlig unerklärlich ist. Das Seeamt hat keine Veranlassung an der Wahrheit der Aussagen der Besatzung zu zweifeln. Es nimmt vielmehr an, dass das spätere Leckspringen des Schiffes zurückzuführen ist auf das Aufstossen des Schiffes bei Manchester am 10. Dezember 1898. Die Nieten werden sich damals gelöst haben und werden später bei der Einnahme der Ladung abgesprungen sein. Nur so lässt sich der Unfall erklären. Dem Capitän Hansi wird das Schiffer-Patent nicht entzogen; dem Seeamt ist vielmehr der Antrag des Reichscommissars auf Patententziehung unverständlich. (H. B.-H.)

(Wir haben uns an befreundete Stelle nach Flensburg mit der Bitte um ein einwandfreies, ausführliches Material über diese Seeamtsverhandlung gewandt. Aus diesem Grunde mag — so sehr es auch dazu drängt — vorläufig jedes Urtheil unterbleiben. D. R.)

## Schiffbau.

**Bauauftrag.** Die Hamburg-Amerika-Linie hat der Werft von Blohm & Voss den Bau einer grossen Dampfyacht in Bestellung gegeben. Das Fahrzeug, welches weder Ladung noch Post befördert, sondern lediglich für Aufnahme von Passagieren I. Classe bestimmt ist, wird Vorzüge bieten, wie sie bisher auf solchen Schiffen niemals erreicht wurden. Dies gilt nicht nur von dem grossen Speisesaal, den Rauchsälen, dem Damen-

zimmer und einer grossen Gesellschaftshalle, sondern in noch höherem Grade von den Wohn- und Schlafgemächern der Reisenden. Vor allen Dingen wird das von den meisten Vergnügungsreisenden als sehr lästig empfundene System der über einander liegenden Schiffskojen beseitigt werden. Die Cabinen der Passagiere werden vielmehr so geräumig sein, dass da, wo zwei Betten in einem Zimmer gewünscht werden, diese neben einander Platz finden. Einzelreisende Passagiere aber werden in der neuen Yacht ihr Zimmer auch für sich allein erhalten können, während sie jetzt nur gegen Zahlung eines doppelten Zimmerpreises sich vor der Eventualität eines Cabinengenossen bewahren konnten. Und endlich wird als weitere Neuerrung, da den Reisenden körperliche Bewegung auf Seereisen vielfach mangelt, auf dem Vergnügungsschiff ein Saal für Heilgymnastik eingerichtet, wo sinnreiche Apparate des schwedischen Arztes Dr. Zander Aufstellung finden. So wird in diesem Schiffe ein Comfort des Seereisens angestrebt, wie ihn bisher nur die Privatyachten der höchstgestellten Persönlichkeiten aufweisen konnten.

**Bauauftrag.** Die Werft von Nüscke & Co in Grabow a. O. hat den Auftrag zum Bau eines Frachtdampfers für atlantische Fahrt, von etwa 3200 Tons Wasserverdrängung erhalten. Das Schiff wird als Einschraubenschiff mit durchgehendem Doppelboden konstruirt und im Stande sein, etwa 2350 Tons Ladung einschliesslich Kohlen zu übernehmen. Es erhält folgende Abmessungen: Länge zwischen den Stöven 74 m, Breite auf Aussenkaute Spanten 10,78 m, Seitenhöhe 5,72 m. Die dreifache Expansionsmaschine von 700 ind. Pferdestärken erhält für den Hochdruckcylinder 460, für den Mitteldruckcylinder 780, für den Niederdruckcylinder 1190 Millimeter Durchmesser; der gemeinsame Kolbenhub beträgt 800 Millimeter. Zwei Kessel arbeiten mit je 12 Atmosphären Ueberdruck und erhalten je 110 Quadratmeter Heizfläche. Die Ablieferung des Dampfers soll im Herbst 1900 erfolgen.

**Stapellauf.** Das auf der Danziger Werft erbaute Kanonenboot der Itis-Classe wurde durch den Oberwerftdirector auf den Namen »Tiger« getauft. Nach der Taufe erfolgte die Abschleppung vom Helling in das Schwimmdock.

**Probefahrt.** Am 13. August wurde die Probefahrt des auf der Schiffswerft des »Bremer Vulkan« in Vegesack für die Bremer Dampfschiffahrt-Gesellschaft »Argo« neuerbauten Dampfers »Strauss« unternommen. Der Dampfer lief 12,6 Knoten; auch arbeitete die Schiffsmaschine tadellos. Die Fahrt wurde soweit ausgedehnt, dass Helgoland in Sicht war.

**Probefahrt.** Der von der Danziger Werft Johannsen & Co., für die Flensburg- Eckensunder und Sonderburger D.-G. neuerbaute Schraubendampfer »Express« mit 28 m×6 m×2,65 m, einer Ladefähigkeit von 125 T., und einer Zweicylinder-Compound-Maschine von 160 Pferdestärken, machte am 18. d. M. seine Probefahrt und erreichte eine Fahrgeschwindigkeit von einer Seemeile mehr als die kontraktliche Abmachung verlangte. Die Werft hat für genannte Rhederei noch einen Passagierdampfer in Auftrag, der in kürzester Zeit gleichfalls zur Ablieferung gelangt.

**Vergrösserung des Betriebes der Werft von H. Brandenburg, Steinhäuser.** Die Werft von H. Brandenburg steht dank der günstigen Conjunktur im Schiffbaugewerbe im Begriffe, ihren Betrieb um ein Bedeutendes zu erweitern. Während durch die Aptrierung des der Werft angrenzenden Werftplatzes

für die Ausdehnung des Brandenburg'schen Betriebes zum 1. November d. Js. Raum geschaffen wird, hat die Firma zur Vergrößerung ihres Schwimmdocks den Neubau von 2 neuen eisernen Docksectionen von je einhundert Fuss Länge bestellt. Das Dock wird durch diese Vergrößerung im Stande sein, Schiffe von reichlich 500 Fuss Länge mit einem Gewichte von circa 7000 Tons heben zu können und somit den Anforderungen, die durch die stetig wachsenden Dimensionen der modernen Schiffe gestellt werden, in jeder Richtung möglichst gerocht zu werden.

## Vermischtes.

**Gesundheitskontrolle im Hamburger Hafen.** In Veranlassung des Ausbruchs der Pest in Oporto sind die schon seit längerer Zeit in Hamburg bestehenden Schutzmaassregeln gegen die Pest auch auf den Verkehr mit Portugal ausgedehnt worden. Die von Oporto kommenden Schiffe werden in Cuxhaven von den Lootsen zur gesundheitspolizeilichen Controlle gebracht. Die Untersuchung geschieht durch einen für die Controllirung der Seeschiffe in Cuxhaven stationirten Arzt unter Leitung des Hafenarztes Dr. Nocht. Alle von portugiesischen Häfen und von den Oporto benachbarten Häfen in Hamburg ankommenden Schiffe sind in Bezug auf den Gesundheitszustand der Mannschaften einer besonders sorgfältigen ärztlichen Ueberwachung im Hamburger Hafen unterworfen, wie denn auch alle anderen Schiffe im Hafen fortdauernd einer Gesundheitscontrolle unterliegen. Von Portugal werden Lumpen aller Art, getragene Kleider, gebrauchtes Bettzeug und Leibwäsche nur nach vorheriger Desinfection zur Einfuhr zugelassen. Die in Cuxhaven bestehenden Einrichtungen für die ärztliche Controlle und Desinfection der Seeschiffe sollen, soweit erforderlich, ergänzt werden. Eine zweite Desinfectionsanstalt am neuen Hafen in Cuxhaven, die von Angestellten der hiesigen Desinfectionsanstalt unter ärztlicher Leitung bedient wird, ist provisorisch eingerichtet.

**Blohm & Voss, Commanditgesellschaft auf Actien. Hamburg.** Jahresbericht. Im Laufe des Betriebsjahres 1898/99 gelangten 6 Dampfer mit zusammen 35 090 B.-R.-T. und 13 800 ind. Pferdestärken zur Ablieferung und wurden verschiedene grössere und kleine Reparaturen an Schiffen ausgeführt. Am Schlusse des Betriebsjahres verblieben im Bau 8 Dampfer mit zusammen 64 946 B.-R.-T. und 32 000 ind. Pferdestärken für die Handelsmarine, sowie das Linienschiff B für die Kaiserl. Marine. Es wurden in dem abgelaufenen Betriebsjahre durchschnittlich 4425 Beamte und Arbeiter beschäftigt, gegen 3683 im vorhergehenden Betriebsjahre. Für die Kranken-, Unfall- und Invaliditäts- und Altersversicherung der Arbeiter wurden Mk 124 929.16 verausgabt. Nach ausreichenden Abschreibungen und Dotirung des Reservefonds verbleibt ein Ueberschuss von Mk 410 874.36, wovon eine Dividende von 5% gezahlt und der Rest auf das neue Betriebsjahr vorgetragen wird.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 1. August bis 15. August 1899 den Kaiser Wilhelm-Kanal 792 Schiffe, darunter 329 Dampfer und 463 Segler (incl. Leichter.) An der Durchfahrt theilnahmen sich: 587 deutsche, 106 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 50 holländische, 30 englische, 11 finnische, 3 russische, 2 französische, 2 belgische und 1 amerikanisches Schiff.

**Dividende.** Aufsichtsrath und Vorstand der Dampfschiff-rehederei von 1880 »Hamburg« haben beschlossen, der auf den 30. September einzuberufenden Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 9% für das Geschäftsjahr 1898/99 nach reichlichen Abschreibungen und Rücklagen in Vorschlag zu bringen. Für das vorige Geschäftsjahr gelangten 6 1/2% zur Vertheilung.

**Betonnung des Hafens von Woosung.** Nach langen Verhandlungen ist endlich ein Arrangement zu Stande gekommen, welches für den Schifffahrtsverkehr Shanghais, ganz speciell soweit die Postdampferlinien von und nach Europa betroffen sind, von hervorragender Wichtigkeit ist. Es handelt sich um eine combinirte Bojenanlage in Woosung, welche für Rechnung der Gesellschaften des Norddeutschen Lloyd, der P. u. O. und der Messageries Maritimes gelegt wird und die es den Dampfern, welche entweder ihres zu grossen Tiefganges wegen oder aus sonstigen Gründen nicht nach Shanghai hinaufgehen können, ermöglichen soll, unabhängig von den Witterungsverhältnissen möglichst schnell zu laden und löschen, sowie für die Passagierbeförderung von und an Bord grössere Bequemlichkeit und Sicherheitschaffen wird. Man muss sich vergegenwärtigen, wie die Verhältnisse für die grösseren Postdampfer bisher lagen, um den Werth der Neuerung verstehen und richtig würdigen zu können. Die bisherigen Ankerplätze in Woosung sind entweder die sogenannten »inside berths«, den Forts gegenüber, oder ausserhalb im Yangtse in der Nähe der »Red Buoy«. Bei schlechtem Wetter ist die Expedition an beiden Plätzen sehr schwierig, ausserhalb der »Red Buoy« zeitweise unmöglich. Der Ankergrund den Forts gegenüber genügt an und für sich nur Dampfern bis zu einer gewissen Länge, während z. B. die neueren Schiffe der Messageries sowie Fahrzeuge von der Grösse des Dampfers »Prinz Heinrich« beim Schwoien nach der Landseite den Boden fassen und daher nur ungern auf der inneren Woosung-Rhede ankern. Es kommt hinzu, dass bei schlechten Wasserverhältnissen auf der Woosung-Barre, wenn auch kleinere Dampfer gezwungen sind, Ladung zu löschen, die grösseren Dampfer überhaupt keinen Platz zum Anker finden und dann draussen auf der Yangtse-Rhede liegen müssen, bis Platz geschaffen wird. Dass derartige Zustände auf die Dauer unhaltbar sind, wenn man bedenkt, dass heute Zeitersparniss einer der wichtigsten Gesichtspunkte für jede Dampfergesellschaft sein muss, liegt, so schreibt der »Ost. Lloyd«, auf der Hand. Dann aber sind speciell zu berücksichtigen die Schwierigkeit des Verkehrs mit dem Lande, die grossen Unkosten bei Entlöschung und Beladung ausserhalb Woosungs, verbunden mit Zeitverlust und Beschädigung der Güter von mehr zerbrechlichem Character und last not least die Unbequemlichkeit für die Passagiere von und an Bord zu gehen, wenn das Wetter nur einigermaassen ungünstig ist. Die Grösse der neuen Dampfer, welche der Nordd. Lloyd mit der Hamburg-Amerika-Linie auf die vierzehntägige Fahrt setzen wird, zusammen mit dem Arrangement der vierzehntägigen Fahrt, wonach die Dampfer nur ungefähr 48 Stunden in Woosung Liegezeit zur Entlöschung bezw. Einnahme von Waaren haben, machten es für die Agenten des Nordd. Lloyd zu einer Nothwendigkeit, absolut sicheren und bei jeder Witterung ausreichenden Ankergrund zu schaffen, was deutlich durch die Vertäuerung zwischen zwei Bojen an dem von den Hafenbehörden festgesetzten Plätze vorgesehen ist. Die drei Gesellschaften mussten befürchten, dass das Project noch längere Zeit in der Schwebe bleiben würde, falls die Kosten der Anlage von der Verwaltung der Seezölle getragen werden sollten, während zu gleicher Zeit zu erwarten stand, dass in solchem Falle andere Gesellschaften die gleichen Rechte beanspruchen würden, und nicht mit Unrecht. Sie entschlossen



sich daher, die Anlage für eigene Rechnung zu machen und damit sicherten sie sich das Recht der Verfügung, sowie das absolute Vorrecht auf die Bojen.

## Kleine Mittheilungen.

Laut Bericht des Ingenieurs des Mersey Docks and Harbour Board sind im letzten Jahre 6 325 000 Tons Sand durch Bagger aus dem Revier Liverpools entfornt. Davon fielen 2 190 000 T. auf die »Bar«, 2 519 750 T. auf den »Queens Channel« und 1 615 256 auf den »Crosby Channel«. Infolge der seit September 1890 mit geringeren Unterbrechungen fortgesetzten Baggerarbeiten sind bis zum Ende des letzten Berichtsjahres 22 768 240 T. Sand aus den drei genannten Fahrstrassen an die Oberfläche gefördert. Die letzten Lothungen ergaben, dass mit Ausnahme zweier Stellen zu 27' und einer Stelle zu 28' das ganze Fahrwasser eine Tiefe von nicht weniger als 29' bei Niedrigwasser hatte.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 23. August. Als ordentliche Mitglieder werden die Herren Capitäne Peters vom D. »Athenes«, Beier vom D. »Zar Nikolaus II.« und Bass vom D. »Picciola« aufgenommen. Hierauf beschäftigen den Verein interne Angelegenheiten. Die Mitglieder der Aufnahme-Prüfungs-Commission, sieben an der Zahl, werden gewählt.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 18. August abgehaltenen Versammlung, die unter Leitung des stellvertretenden Vorsitzenden, Herrn G. Pohlitz, stattfand, wurden zunächst 3 Herren zur Aufnahme in den Verein vorgeschlagen. An Eingängen waren zu verzeichnen: Schreiben von den Lehrercollegien von Danzig, Geestemünde und hier. Zuschriften von Mitgliedern von Hull, Papenburg, Bremerhaven und hier. Ferner lag der Jahresbericht des Nautischen Vereins zu Hamburg vor, aus welchem die Beschlüsse zu den neuen Prüfungsvorschriften für Seesteuerleute und Seeschiffer der Versammlung nochmals mitgeteilt wurden. Von den Anwesenden wurde betont, dass es sehr bedauerlich sei, dass dem Vorschlage des Steuernaunvereins, die deutsche Sprache als Bedingungsaufgabe für die Erlangung der diesbezüglichen Patente in den Lehrplan der Navigationsschulen aufzunehmen, nicht Rechnung getragen wurde. Verlesen wurde ferner ein Referat aus den »Lübeckische Anzeigen« über die Thätigkeit des Vereins im I. Halbjahr 1899. Darauf wurden der Versammlung zwei sich schroff gegenüberstehende Artikel der »Neuen Hamburger Zeitung« und »Hamburger Nachrichten« — »Rivalität zweier seemännischer Vereine« — vorgetragen und hierzu von der Versammlung beschlossen, zwecks Stellungnahme zu dem Inhalte der beiden Artikel, eine ausserordentliche Generalversammlung einzuberufen. Aus der Versammlung heraus wurde noch bemerkt, dass der Artikel der »Neuen Hamburger Zeitung« äusserst sympathisch und der am Schlusse desselben gemachte Vorschlag durchaus nicht von der Hand zu weisen sei. Besprochen wurde noch die sociale Stellung der Seesteuerleute bei einigen Rhedereien und sodann auf das Landescomitee des Deutschen Flotten-Vereins aufmerksam gemacht, worauf die Versammlung nach einer Ersatzwahl zum Verwaltungsrathe geschlossen wurde.

## Frachtenberichte.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 11. August 1899.

Der Bedarf nach Getreideräumen seit dem letzten Bericht war nicht besonders pressirt, die damals berichteten Raten haben sich so ziemlich gehalten. Die Verschiffer, die Räume zu einem mässigen Satz gefunden haben, verzichten — wenigstens gegenwärtig — auf die Angebote der Rheder zu höheren Raten, deshalb konnten Geschäfte nur mit gewissen Concessionen Letzterer gemacht werden. Die Vercharterung von »Timber« von Golfhäfen, konnte, soweit prompte Boote in Betracht kommen, nur von solchen Kaufleuten bewirkt werden, die über ein Lager von Holz verfügen oder Letzteres mindestens an der Hand haben. Bis zur letzten Hälfte des September und später haben die Raten für dieses Geschäft die aufsteigende Tendenz behauptet, in einzelnen Fällen mussten sich die Charterer sogar durch Zeitcharter decken, für welche sie beträchtlich höhere Raten zahlen mussten als Zeitcharterer für Stückgutladung. Abschlüsse in Stückgutladung hielten sich vom Golf fortgesetzt lebhaft, die Raten sind allmählig höher gestiegen. Aus den atlantischen Baumwollhäfen sind keine nennenswerthen Vercharterungen zu melden. — Das Geschäft in Segelschiffsräumen ist während der letzten Woche abermals sehr flau gewesen. Viele Transactionen scheiterten an der Festigkeit der Rheder und dem begrenzten Räumteangebot. Bedarf herrscht vornehmlich nach in der Nähe befindlicher Räume, während für entferntere Schiffe die Nachfrage bedeutend geringer ist.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3d	15/	10/	10/
London,	3 1/4 d	15/	10/	12,6
Glasgow,	3d	17,6	10/	15/
Bristol	4 1/4 d	20/	13,9	15/
Hull	4d	17,6	12,6	15/
Leith	5 1/2	17,6	15/	17,6
Newcastle	4d	20/	15/	15/
Hamburg	70 s	18c.	15 cents.	50 mk.
Rotterdam	9 1/2 c.	20 cts.	16 cts.	12a14c.
Amsterdam	9 1/2 c.	20 cts.	16 cts.	12a14c.
Kopenhagen	3/6	17,6	17,6	20/
Bordeaux	3/6	22 1/2 cts.	17 1/2 c.	\$ 5
Antwerpen	4d	16,3	12,6	17,6
Bremen	70 s	20c.	16c.	12c.
Marseille	3/a3/1 1/2	25/	20/	20/a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool — Hamburg 20 c. — Rotterdam 25 c. — Amsterdam 25c. — Kopenhagen 1/4 d. — Antwerpen 20 c. — Bremen 20 c. — Marseille — c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork I. O.	N. Y.	Balt.	Direct. U. K.	Continent.	Shanghai.
Getreide p. Dpfr.	3/3	3/3	2/10 1/2	3/	.....	.....
Raff. Petrol. p. Segel ....	.....	.....	2/9a3/4 1/2	.....	24 1/2 c.	.....
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.		
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	22c.	20c.	16c.	22 1/2 c.		

## Sprechsaal.\*

(Eingosandt.)

In No. 376 der »Neuen Hamburger Zeitung« war vor einigen Tagen ein mit »Nauticus« unterzeichneter Artikel ent-

\*) Ohne Verantwortung der Redaktion.

halten, der sich in äusserst sachlicher Weise mit dem Verhältniss der beiden hiesigen Vereine der Seeschiffer und der Seesteuerleute zu einander befasste. Zu den Ausführungen dieses Artikels ist eigentlich auch vom Standpunkte des mit den Verhältnissen Vertrauten nur wenig einzuwenden; gestattet mag immerhin die Frage an den Herrn »Nauticus« sein, ob nicht auch er der Meinung ist, dass auch die angeführten englischen Vereine einen bestimmten Entwicklungsgang durchmachen mussten, ehe dieselben zu einem gemeinsamen Vorgehen der Capitäne und Schiffsofficiere gelangten? Diesen Entwicklungsgang machen nach Ansicht des Schreibers dieser Zeilen augenblicklich die betreffenden deutschen Vereine durch. Es ist sehr wohl möglich, dass die leitenden Personen in beiden Vereinigungen den Zeitpunkt noch nicht für gekommen erachten, um gemeinsam vorzugehen; dieses ist um so mehr möglich, als selbst Herr Nauticus zugiebt und zugoben muss, dass es leider noch genug deutsche Capitäne gäbe, die irgend welchen anderen, als den streng dienstlichen Verkehr, mit ihren Steuerleuten ängstlich vermeiden. Eine weitere Schwäche in den Ausführungen des Herrn Nauticus liegt m. E. darin, dass in seinen Zeilen immer nur von dem ersten Officier der Schiffe die Rede ist; giebt es denn auf grossen Schiffen nicht deren noch mehrere?

Wie dem auch sein mag; es ist kein Grund zu der Annahme vorhanden, dass man nicht in beiden Vereinen eine Annäherung wünsche und den Boden hierzu vorbereite, um später, wenn erst einige z. Zt. schwobende unbedeutende Missheiligkeiten verfliegen sind, sich desto enger aneinander zu schliessen. Gut Ding will Weile haben. Schreiber dieses möchte sich in keiner Weise ein Urtheil gestatten, glaubt jedoch, dass etwas Entgegenkommen und sachlichere Prüfung der Maassnahmen der Seesteuerleute abseits des Vereins Deutscher Seeschiffer viel hierzu beitragen würden. Vorstehendes zu den Ausführungen des Herrn Nauticus.

Zu diesen erscheint nun aber in den »Hamburger Nachrichten« ein von Uebässigkeiten strotzender Artikel, in welchem sowohl der Seeschiffverein, wie auch namentlich der der Seesteuerleute einer scheinbar vernichtenden Kritik unterzogen werden. Bei näherer Betrachtung ist man, unter der Zugrundelegung des Autorzeichens e. vor dem Artikel, zu der Annahme berechtigt, dass dieser höchst merkwürdige Geisteserguss von einem Herrn herrührt, welcher etwa in den Jahren von 1894—1896 Vorsitzender des Vereins der Seesteuerleute war und diesen Posten Unfähigkeit und Zuwiderhandlung gegen Vereinsbeschlüsse halber verlassen musste. Seit dieser Zeit hat nun dieser Herr der heutigen Leitung des Vereins entgegengearbeitet und in letzter Zeit sich nicht gescheut, dieselbe in jeder möglichen, ja selbst in unwürdiger Weise zu verdächtigen und bei den Mitgliedern zu discreditiren. Wenn nun auch, wie der Herr in seinem Artikel ganz richtig schreibt, die Mitglieder des Vereins der Seesteuerleute nur selten orsanwesend sind, so wurde ihnen dieses Treiben ihres früheren Vorsitzenden mit der Zeit doch zu bunt; die ständigen Missheiligkeiten führten schliesslich zu dem einstimmigen Beschlusse des Verwaltungsrathes, der nächsten General-Versammlung den Ausschluss des Herrn aus dem Verein zu empfehlen und es fanden sich dann in dieser General-Versammlung nur 4 von 30 Stimmen, die sich gegen den Ausschluss aussprachen.

Zieht man Vorstehendes in Betracht, so wird man verstehen, dass bei den Ausführungen des Herrn vielfach der Wunsch der Vater des Gedankens geworden ist, dass Zustände im Verein geschildert werden, die gar nicht existiren und Behauptungen aufgestellt werden, die gänzlich erfunden sind. Während der Verfasser alle im Verein der Seesteuerleute geschaffenen Wohlfahrtseinrichtungen sich selbst und seiner Leitung gutschreibt und sich ganz unberechtigter Weise Wehrauch streut, stellt er einige recht peinliche Sachen, zu denen

der Verein jedoch unter allen Umständen Stellung nehmen musste, unter Verschweigung von Begleitumständen, die die Angelegenheiten in ein ganz anderes Licht rücken würden, geflissentlich schief dar, um schliesslich von einer Maassregelung einiger älteren, um den Verein verdienten Mitglieder, womit der Herr sich wahrscheinlich selbst meint, zu berichten. Irgend welche Spaltung im Verein der Seesteuerleute ist den Mitgliedern, trotzdem der Herr sich alle erdenkliche Mühe gegeben hat, eine solche herbeizuführen, absolut unbekannt; dass Meinungsverschiedenheiten unter 750 Capitänen und Steuerleuten herrschen, ist selbstverständlich. Wie wenig der Herr bei seinen Bemühungen, eine solche Spaltung herbeizuführen, von Erfolg begleitet gewesen ist, beweist der Umstand, dass 2 Mitglieder des Vereins infolge seines Ausschlusses ihren Austritt anzeigten, während der Herr glaubte drohen zu können, dass hunderte von Mitgliedern Veranlassung nehmen würden, auszutreten. Dass viele der alten Mitglieder infolge der bewegten Beschlüsse ausgetreten sind, ist un wahr.

Schreiber dieser Zeilen entsinnt sich nicht, jemals einen Artikel gelesen zu haben, der soviel Selbsterfundenes enthielt und in welchem die thatsächlichen Verhältnisse derart entstellt wurden, wie in dem der »Hamburger Nachrichten«. Inwiefern die Behauptung, dass der Verein der Seeschiffer auf den Wunsch einiger älterer Officiere hin, welcher durch ihre Capitäne übermittelt wurde, — nach dem Zusammenhange zu urtheilen, können nur Mitglieder des Vereins der Seesteuerleute gemeint sein — zu dem Beschlusse, in Zukunft auch Officiere bei sich aufzunehmen, gelangt sei, den Thatsachen entspricht, entzieht sich der Kenntniss des Unterzeichneten. Zur Klarstellung dieser Behauptung in dem bewegten Artikel wäre es doch wohl wünschenswerth, wenn der Verein der Seeschiffer hierüber Auskunft gäbe. Wenn schliesslich der Verfasser zu dem Schlusse kommt, »Für die Capitäne der Schifferverein und für die Schiffsofficiere der Steuermannsverein«, so setzt er sich damit wieder in vollen Widerspruch mit den Anschauungen fast sämtlicher Mitglieder des Vereins der Seesteuerleute und, wenn Unterzeichneter recht unterrichtet ist, eines grossen Theiles der Mitglieder des Vereins der Seeschiffer.

Wenn es wahr ist, dass die Zeiten, in denen der Capitän zumeist Eigenthümer oder mindestens Miteigenthümer des Schiffes war, vorüber sind, wenn heute Capitäne sowohl wie Schiffsofficiere meistens lediglich Angestellte grosser capitalkräftiger Firmen oder Actien-Gesellschaften sind, dann muss Schreiber dieser Zeilen voll und ganz der weitschauenderen Ansicht des Herrn Nauticus zustimmen, der in einem Zusammengehen höchster, — d. h. der Capitäne — älterer und jüngerer Schiffsofficiere das alleinige Heil für den ganzen Stand erblickt.

Wenn, namentlich von älteren Herren Capitänen, in diesem Zusammengehen noch eine Gefahr für die Disciplin erblickt wird, so ist dem doch entgegenzuhalten, dass tüchte Disciplin an welcher dann auch sogar ein kameradschaftliches Zusammenleben von Capitän und Schiffsofficiern, wie z. B. in der Kriegsmarine üblich, nichts zu ändern vermag, auf Hochachtung und Werthschätzung beruht. Diese Erkenntniss bricht sich denn auch immer mehr Bahn und immer mehr Schiffsführer sehen in einem zwanglosen Verkehr mit ihren Schiffsofficiern einen Nachtheil für die Disciplin, die selbstverständlich unter allen Umständen gewahrt bleiben muss, nicht mehr. So ist denn die Möglichkeit wohl vorhanden, dass in absehbarer Zeit Schiffer- und Steuermannsverein sich nähern und zusammenschliessen zu beiderseitigem Wohle.

Ein Mitglied  
des Vereins Deutscher Seesteuerleute  
zu Hamburg-Altona.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Siemon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Siemon. Erstere erteilt auch Auskunft über Bellagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 35.

Hamburg, den 2. September.

XXXVI. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Die Vortheile eines einheitlichen nautischen Unterrichts. (Schluss.) — Begründung des seeamtlichen Spruches in Sachen des Maschinenschadens vom Hamburger Dampfer „Grotchen Boblen“. — Verhandlungen des Reichs-Ober-Seeamts. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Sprechsaal.

### Auf dem Ausguck.

Die in voriger Nummer gemachte Mittheilung von dem neuen **Bauftrag** der **Hamburg-Amerika-Linie** bei Blohm & Voss bedarf noch einer kurzen Besprechung. Es handelt sich bekanntlich um den Bau eines Dampfers, der ausschliesslich der Beförderung von Passagieren dienen soll, also im wahren Sinne des Wortes ein Vergnügungsfahrzeug sein wird. Dieser Schritt unserer grossen Rhederei ist für jeden Schiffahrttreibenden höchst beachtenswerth. Nicht weil er einen ganz neuen Gedanken vertritt, sondern weil, wenn sich der Probeversuch bewährt, woran kaum zu zweifeln ist, der ganze Cajütpassagier-Verkehr, ja in weiterem Sinne der ganze überseeische Personenverkehr ein anderes Aussehen erhalten wird. Wir wissen wohl, oder dürfen nach der Mittheilung über die angeordnete luxuriöse Einrichtung des Bauauftrags annehmen, dass dieses Schiff, als erstes einer neuen Classe, nur dem Verkehr wohlhabender Personen als Aufenthaltsort dienen wird. Wer will aber sagen, dass diese Begrenzung, wenn die Neuerung Anklang findet, nicht allmählig erweitert wird. Geschähe Das über kurz oder lang, den Passagieren einerlei welcher Classe, wäre damit immer ein Vortheil bereitet. Desshalb hat sich, wie der Versuch auch ausfallen mag, die Hamburg-Amerika-Linie bzw. ihre Leitung ein grosses Verdienst erworben, für das sie vom reisenden Publikum Anerkennung beanspruchen darf.

Durch die Tagespresse wandert die Mittheilung von der Errichtung einer staatlichen **Schule für Schiffsmaschinenbau** in Hamburg. Einem längst erkannten Bedürfniss wird damit entsprochen. Einem Bedürfniss, weil, wie schon in voriger Nummer dargelegt ist, die gegenwärtig in den Maschinistenschulen dem Zögling beigebrachten Kenntnisse nicht mehr den Anforderungen genügen, welche die als Folge ständig fortschreitender Technik sich ergebenden Neuerungen im Maschinenbauwesen bedingen. Nach dem erwähnten Circular, erwächst dem neuen Institut die Aufgabe, solchen Maschinenbauern, die mit dem allgemeinen Maschinenbau praktisch und theoretisch schon hinreichend vertraut sind, einerseits eine Weiterbildung zu Zeichnern und Constructeuren für den speciellen Schiffsmaschinenbau, andererseits eine höhere Ausbildung für den Betrieb der Maschinen auf Seedampfschiffen zu geben. Der Cursus der neuen Anstalt ist einjährig. Aufnahme finden in der voraussichtlich am 1. November d. J. zu eröffnenden Schule solche Maschinenbauer, die die zum staatlichen Technikum gehörende Maschinenbauschule mit Erfolg besucht haben oder den anderweitig erworbenen Besitz der entsprechenden Kenntnisse und Fertigkeiten nachweisen. Es bleibt somit nur übrig, dem jungen Unternehmen denjenigen Erfolg zu wünschen, den man von seinem Einfluss und seiner Wirkung in beteiligten Kreisen erwartet.



Die an anderer Stelle veröffentlichte **Verhandlung des Reichsoberseeamts** hat doch manche Momente zu Tage gefördert, bei denen ein kurzes Verweilen vielleicht am Platze ist. Soll auch nicht gesagt werden, dass das an Bord des »Schweden« bestandene höchst unerquickliche Verhältniss zwischen Schiffer und Steuermann die directe Ursache des Unfalls war, so trug es indirect doch entschieden dazu bei. Wir wollen auf Grund der oberseeamtlichen Darlegung hier nicht untersuchen, wer von den beiden Gemaassregelten die Veranlassung gegeben hat, dass Zustände, wie sie anscheinend geherrscht haben, möglich wurden. Der Capitän nennt den Steuermann einen stets opponirenden Menschen, der die Mannschaft aufhetzte; der also Beschuldigte wirft seinem Vorgesetzten vor, ihn stets unbeachtet gelassen zu haben. Wo ist hier Ursache und Wirkung? Richtete der Capitän seine Behandlung nach dem Benehmen des Steuermanns ein, oder wurde der Letztere Opponent, weil er sich im Vertrauen beim Capitän gegen den ersten Maschinisten zurückgesetzt sah? Wie diese Frage auch beantwortet werden mag, es ist genug, dass sich zu solcher Fragestellung Gelegenheit bietet. Unseres Erachtens musste der Capitän, sobald er den Charakter seines Steuermanns erkannt hatte — wozu er keine lange Zeit gebraucht — für dessen Entfernung vom Schiffe sorgen, weil er sich anderenfalls selbst sein Leben erschwerte und weil der Disciplin entschieden Abbruch geschah. Nichts merkt Jan Maat schneller, nichts macht er sich mehr zu Nutzen als eine beobachtete Uneinigkeit zwischen seinen beiden ersten Vorgesetzten. Und das ist erklärlich. Stehen im privaten Leben zwei Personen im gespannten Verhältniss zu einander und die Eine erfährt Aerger und Verdruss, so lässt sich, weil es rein menschlich ist, bei der anderen Person ein gewisses Gefühl der Genugthuung nicht unterdrücken. An Bord eines Schiffes, wird man wahrscheinlich einwenden, darf diese Empfindung, wenn es sich um den Capitän und Steuermann handelt, nicht zum Ausdruck kommen. Das ist richtig, Dienst und Nichtdienst sind zweierlei. Aber wir fragen, welcher Seemann ist im Stande seine inneren Gefühle so zu verbergen, dass sie nicht von Solchen, die aus dem Beweis ihres Vorhandenseins Vortheile zu ziehen vermögen, bemerkt werden. — Nein, stellt sich heraus, dass die Charactere des Schiffers und Steuermanns so verschieden sind, dass ein einheitliches Zusammenwirken im Interesse des Schiffsdienstes Schwierigkeiten bereitet, dann muss Einer von Bord gehen. Dass dieser Eine der Steuermann sein wird, ist — wenn nicht ganz besondere Umstände vorliegen — natürlich. Wer das Verhältniss der Angestellten zu einander in unseren grossen Nordsee-Rhedereien kennt, wird angesichts der gemachten Aeusserungen zugeben,

dass an Bord eines transatlantischen Post- und Passagierdampfers Missheiligkeiten, wie die auf der »Schweden« geschehenen, nicht vorkommen können. Würde sich ein Schiffsofficier Sachen zu Schulden kommen lassen, wie sie Capitän Frentz seinen Steuermann vorwarf, er dürfte sich nicht allein von seiner Rhederei als entlassen betrachten, auch sein ganzes Fortkommen wäre in Frage gestellt. Andererseits ist aber auch der Capitän verpflichtet, im ersten Schiffsofficier seinen gesetzlichen Stellvertreter anzuerkennen und ihn als solchen zu behandeln. Dieses scheint uns doch das richtigere Verhältniss.

Vom »Mersey Dock and Harbour Board« sind nachstehende **Lootsengebühren** für die **Mersey** angenommen und auch bereits seit dem ersten September in Kraft.

1. Für Festlegen eines ausgehenden oder einkommenden Schiffes an irgend einer Brücke, Pier oder Quai auf der Mersey, nördlich einer imaginären Linie von Dingle Point nach New Ferry Slip — Schiffe von 1500 N.-R.-T. oder weniger 1 £; über 1500 und bis zu 3000 T. 1 £ 10 s. und über 3000 T. 2 £ für jede Station.
2. Für jedes Verholen eines weder ausgehenden noch einkommenden Schiffes irgendwo auf der Mersey nördlich der in 1 erwähnten Linie — Schiffe von 1500 N.-R.-T. oder weniger 1 £; über 1500 bis 3000 T. 1 £ 10 s. und über 3000 T. 2 £.
3. Für die Lootsenanwesenheit an Bord eines vor Anker liegenden oder irgendwo auf der Mersey an Bojen verankerten Schiffes nördlich der genannten Linie — Schiffe von 300 N.-R.-T. und weniger 6 s. täglich; von 300 bis 800 T. 8 s. und über 800 T. 10 s. täglich. Keine Abgaben sind für diese indirekte Dienstleistung an dem jemaligen Ausgangs- und Ankunfts-tage eines Schiffes zu entrichten.

Gegen die Bestimmungen der ersten beiden Paragraphen ist wohl kaum etwas einzuwenden, wohl aber gegen die Erhöhung der in Absatz 3 festgestellten Raten. Früher bezahlten ohne Unterschied der Grösse alle Schiffe, an deren Bord sich ein Lootse aufhielt, während sie vor Anker oder im Strom vertäut lagen, 5 s. täglich. Da die meisten nach der Mersey fahrenden deutschen Schiffe wahrscheinlich mehr als 800 N.-R.-T. messen werden, kann man sagen, dass die Abgaben für deutsche Schiffe verdoppelt sind.

Der **Mangel** an genügendem **Schiffsbaumaterial**, Stahl und Eisen, macht sich auf den **amerikanischen Werften** mit jedem Tage fühlbarer. Die meisten Werften und gerade die als am Leistungsfähigsten

bekannten werden nicht im Stande sein, die eingegangenen Verpflichtungen zu erfüllen. Wie unangenehm und drohend dieser Materialmangel zum Ausdruck kommt, wird durch die Thatsache bewiesen, dass von Wm. Cramp & Son, Philadelphia, nicht weniger als 1500 Arbeiter entlassen worden sind, weil für sie nichts zu thun war und auch heute noch nichts zu thun ist. Dabei stehen sechs Schiffe auf den Hellingen. Von 35 Bauaufträgen für Delaware-Werften ist nur für 12 das nöthige Material zur Hand. Mittlerweile entwickeln die Eisenfabrikanten eine fieberhafte Thätigkeit; sie haben, laut amtlichen Ausweis, in den ersten sieben Monaten des Jahres mehr producirt als je in früheren Jahren. Grosse Ladungen Roheisen sind von Europa, besonders Deutschland, unterwegs; in gleichem Umfang wird Eisenerz vom Auslande erwartet. Trotzdem die einheimischen Minen den höchsten Grad ihrer Leistungsfähigkeit erreicht haben, war die Einfuhr ausländischer Erze in letzter Zeit so bedeutend, dass sich die >Pensylvania Railroad Comp.< zum Bau eines neuen Landungs-Pier allein für diese Erzeugnisse der Montan-industrie bei Girard Point in Philadelphia entschlossen hat. Ueberall in Schiffahrts- und Schiffbaukreisen fragt man sich: Was soll geschehen? Wenn die Werften den eingegangenen Verpflichtungen den Rhedereien gegenüber nicht nachzukommen vermögen, so müssen sie zahlen, und zwar ganz gehörige Summen. Man nimmt wohl richtig an, dass sich nicht allein die Werften, sondern auch die Eisen-Bergwerke, die irrthümlicher Weise ausreichendes Material in Aussicht gestellt hatten, an den Zahlungen zu betheiligen haben werden. Oder sollten die amerikanischen Rheder auf die zum Theil unverschuldete Verlegenheit, in der sich die Werften befinden, Rücksicht nehmen und für die Erfüllung der Baucontracte einen späteren als den anfänglich vereinbarten Termin festsetzen? In den Staaten traut man den Rhedern diese Grossmüthigkeit nicht zu. Der Yankee ist durchaus Geschäftsmann.

Obwohl seiner Zeit an dieser Stelle das **neue russische Schiffahrtsgesetz**, das am 1. Januar 1900 in Kraft tritt und nur der russischen Flagge die russische Küstenschiffahrt gestattet, erwähnt und auch besprochen ist, mag noch einmal darauf zurückgekommen werden. Nicht weil der baldige Zeitpunkt des Inkrafttretens eine abermalige Besprechung rechtfertigt, sondern weil wir glauben, dass die russische Dampferflotte der Bewältigung des Küstenverkehrs in seinem gegenwärtigen Umfange nicht gewachsen ist. Nach dem letzten amtlichen Ausweis für das Jahr 1897 repräsentirte die ganze russische Dampferflotte — wohlverstanden mit Einschluss der 18 Dampfer der Freiwilligenflotte zu

ca. 80 000 T. — einen Raumgehalt von 261 958 T. Mag diese Zahl nun auch bis zum 1. Januar 1900 eine erhebliche Erhöhung erfahren, die Räume genügt nicht; auch nicht mit Hilfe der Clausel, die ausländischen Schiffen den Salztransport vom Asowschen- und Schwarzen Meer nach der Ostsee unter gewissen Bedingungen gestattet. Die russische Regierung ist, will sie das ihrer eigensten Initiative entsprungene Gesetz vom nächsten Jahre ab gelten lassen, gezwungen, durch eigene Kraft, d. h. durch den Staatssäckel, die Handelsflotte zu vergrössern oder sie ist Zeuge des Niederganges eines in der Entwicklung begriffenen Verkehrs. Wahrscheinlich tritt aber statt der einen oder anderen Eventualität ein neuer Ukas in den Rahmen der Erscheinung und kündigt an, dass das Gesetz aus der Welt geschafft oder sein Inkrafttreten einem späteren Termin vorbehalten ist. Hoffen wir das Erstere.

Ueberzeugt, dass **Ratten** sehr häufig **ansteckende Krankheiten** vom Lande nach dem Schiff und umgekehrt **übertragen**, hat das Comité für öffentliche Hygiene in Frankreich, nach vorheriger Rücksprache mit verschiedenen Rhedern, Anweisungen und Rathschläge zur Verhütung dieser Krankheitsübertragungen veröffentlicht. Verschiedene Vorsichtsmaassregeln, einen Verkehr der Thiere zwischen Schiff und Land möglichst auszuschliessen oder mindestens zu erschweren, sind empfohlen. Neben Anderem ist angeregt, auf die das Schiff mit dem Land verbindenden Vertäuleinen Gegenstände, wie Schrubber, Besen etc. zu befestigen. Erfahrungen haben angeblich gelehrt, dass die Thiere, wenn sich auf ihrem nächtlichen Spaziergang ein Hinderniss befindet, wieder umkehren. Des Weiteren ist empfohlen, während der Nacht das Gangway, den Landsteg, zu entfernen. (Hat das Comité für öffentliche Hygiene daran gedacht, dass auch andere Schiffsbewohner, wie die Ratten, das Bedürfniss haben zwischen Schiff und Land während des Nachts zu verkehren und dass dieses ohne Landsteg nicht gut möglich ist?) Ein weiterer Vorschlag ist, dass jedes zum Laden bereite Schiff, in dessen Laderäume sich Spuren von Ratten zeigen, einer starken Schwefelräucherung bei verschlossenen Luken zu unterziehen ist. Die später gefundenen Rattenkadaver sind zu verbrennen und die Stellen, wo sie gefunden wurden, mit einem flüssigen Desinfectionsmittel zu säubern. Wie es heisst, sind angesichts der aus Portugal drohenden Pestgefahr schon einige der erwähnten Rathschläge beherzigt.

Auf das Drängen der auswärtigen Gesandtschaften hat sich die **Quai-Gesellschaft in Constantinopel** veranlasst gefühlt, bis zum Zustande-

kommen eines endgiltigen Uebereinkommens vor der Douane in Stambul eine neutrale Zone von 40 qm zum Löschen der Waaren freizulassen. Am 19. August fand in Constantinopel eine Besprechung über die von der englischen Botschaft gestellten Forderungen statt, wobei mit der Quaigesellschaft eine Einigung erzielt wurde. Diese willigte in:

1. die Ueberprüfung des Tarifs innerhalb 5 Jahren,
2. die Herabsetzung von 20 % auf 10 %, die der Gebühren von jenen Waaren erhoben werden, welche die nicht am Quai anlegenden Schiffe löschen,
3. die Herabsetzung der Gebühren von 33 % auf 30 %, welche von jenen Waaren erhoben werden, die für das Innere des Goldenen Horns bestimmt sind und von Schiffen gelöscht werden, die nicht längsseit am Quai anlegen,
4. die Verzichtung auf die Gebühr von 20 ctm. pr. Tonne Ladung in jenen Fällen, wo Schiffe, nachdem sie diese Gebühr schon bezahlt haben, vor Ablauf der 8 tägigen Ankerfrist nach dem Schwarzen Meere weitergehen und bei ihrer Rückkehr die restlichen Tage benützen, bevor sie nach dem Mittelländischen Meere abgehen.

Da die französische und italienische Botschaft diesem Uebereinkommen zustimmen, so bedarf es nur noch der Einwilligung der drei übrigen Grossmächte, um in Kraft treten zu können.

### Die Vorthelle eines einheitlichen nautischen Unterrichts.

Von Betto Ihken.

(Schluss.)

Auf den ersten Blick könnte es vielleicht den Anschein haben, als ob der Nautiker, dessen Bestimmung es sei, ein Schiff zu befehligen, am geeignetsten und tüchtigsten für diesen verantwortungsvollen Beruf vorbereitet wäre, wenn er die Rechnungen zur Feststellung seines jeweiligen Schiffsorts nach den verschiedensten Methoden auszuführen im Stande wäre. Meint man doch wohl, und im allgemeinen gewiss sehr mit Recht, derjenige sei der Befähigste für die Ausführung irgend eines Unternehmens, der die Kenntnisse und geistigen Fähigkeiten besitzt, dieselbe von den verschiedensten Seiten in Angriff zu nehmen. Läge der Fall hier so, dann könnte man dieser Meinung beipflichten und wohl gar die zur Zeit vorliegende Einrichtung der abweichenden Unterrichtsweise als einen Vorthell für die Entwicklung der vaterländischen Schifffahrt betrachten; man könnte den Seemann, der einmal nach diesen und späterhin nach jenen Methoden die Lösung der nautischen Probleme zu bewältigen gelernt hätte, für ganz besonders zur Ausübung seines Berufs befähigt halten. Allein eine derartige Auffassung ist hier offenbar nicht am Platz.

Denn der Seemann bedarf eines festen Halts fest eingewurzelter Regeln; jedes Schwanken, jede Unsicherheit bedroht Eigenthum und Existenz, ja das Leben Vieler. Und wie sehr werden diese gefährlichen Eigenschaften grossgezogen und genährt, wenn man sich aufs Suchen, aufs Auswählen, aufs Probiren legt. Der Mathematiker an Land mag, seiner wissenschaftlichen Neigung folgend, die verschiedensten Methoden zur Lösung einer Aufgabe auserwählen, das reizt, ist anfeuernd und belehrend zugleich. Versehen und Fehler, die aus der Unsicherheit in der Handhabung der einen oder andern Methode entspringen, sind ganz unschädlicher Art, man berichtigt sie durch Vergleichung und sorgsames Nachrechnen, entweder gleich, später oder zu irgend einer passenden Zeit. Denn es drängt ja nicht und es ist keine Gefahr im Verzuge. Ganz anders aber an Bord. Hier ist es ein Haupterforderniss: ein rasches, ein unzweifelhaft sicheres Resultat, das allerdings keine überflüssige Genauigkeit auf Bogensekunden, sondern nur eine solche auf höchstens zehntel oder volle Minuten verlangt. Um dieser Grundforderung genug zu thun, bedarf es der langen, unausgesetzten Einübung eines einzigen Rechnungsverfahrens. Dieses verbürgt Sicherheit in der Ausführung und ein Selbstvertrauen, das auch dann nicht verloren geht, wenn andere Eindrücke der verschiedensten und mächtigsten Art, wie sie das Leben auf dem Meere in Momenten unmittelbarer Gefahr so häufig mit sich bringt, auf die Schiffsleitung einstürmen; wenn angesichts des drohenden Verderbens die Pulse fliegen und es selbst bei dem willensstarken Menschen der Zusammenfassung aller moralischen Kraft bedarf, um die furchtbare, instinktiv innerliche Angst um das eigene Leben niederzuhalten.

Eine solche Unterrichtsweise, die sich hauptsächlich auf die praktische Einübung legt, nennt man zuweilen wohl in nicht sehr liebenswürdiger Weise mechanische Abrichtung, zumal wenn die mehr überflüssige Theorie der Probleme nicht sehr eingehend erörtert wird, wie es wegen Zeitmangel in der Schifferklasse leicht geschehen kann. Aber solchen Vorwurf braucht man nicht sehr tragisch zu nehmen, man braucht sich durch ihn nicht beirren zu lassen. Denn auch der Natur könnte man den Vorwurf des Abgerichtetseins machen. Aber gerade Das ist es ja, was uns an ihr entzückt und immer wieder zu froher Bewunderung hindeist, jene wunderbare Regelmässigkeit und unerschütterliche Gesetzmässigkeit, die alle Vorgänge in ihr beherrschen.

Vor Allem aber erfordern die modernen Schnelldampfer, die mit einer Geschwindigkeit von 20 bis 23 Knoten dahinrasen (die Torpedobootszerstörer haben es schon auf 31 Knoten gebracht) und deren Fahrgeschwindigkeit sicherlich noch eine grössere



Steigerung erfährt, eine rasche Bestimmung des Schiffsorts, denn alle 3 Minuten ändert sich die Position um eine Seemeile. Würde man sich demnach allzu lange bei der Rechnung aufhalten, so könnte mittlerweile das Schiff sehr wohl auf eine Untiefe oder Klippe rennen und dabei dem gänzlichen Untergange mit Mann und Maus verfallen. Ein solcher Aufenthalt entsteht aber häufig, wenn Capitän und Officiere nach abweichenden Rechnungsmethoden in der Navigation unterrichtet sind und wenn sie, was damit zusammenhängt, verschiedene Tafelwerke gebrauchen. Der eine versteht den andern nicht. Solange die Rechnungsergebnisse einigermaßen übereinstimmen, macht die Sache keine Schwierigkeit. Sobald aber Unterschiede vorhanden sind, ist das Dilemma da. Nun soll verglichen werden, um zu sehen, wo der Fehler steckt. Es geht nicht, denn der eine arbeitet mit logarithmischen Functionen, der andere mit natürlichen; der eine mit dem sinus versus, der andere mit dem semi versus. — »Verd . . . te Geschichte! Zum Verrücktwerden!« — Aber die Umstände drängen und das Resultat muss heraus. Dieser Drang und der Aerger, dass man den Fehler sofort gefunden hätte, wenn eine Vergleichung möglich gewesen wäre, sind aber schlechte Beistände bei der auf Neue von jedem Einzelnen durchzuführenden Rechnung. Das Resultat ist, dass Jeder behauptet, seine Rechnung sei richtig. Der Fehler bleibt wieder unentdeckt. Der Verfasser hat als Untersteuermann schon gesehen, dass in einem solchen Falle der Capitän, ein tüchtiger und erfahrener Seemann, vom Aerger übermannt, seine Logarithmentafel dröhnend in die Kajütsecke warf und an Deck stürzte. Es war damals keine unmittelbare Gefahr im Verzuge, aber es kann auch anders kommen. Wir widerstehen aber der Versuchung, an einem konkreten Beispiel darzuthun, wie solcher Gestalt die Dinge einen ganz anderen, unheilvollen Ausgang nehmen können. Ein einheitliches Rechnungsverfahren, das allen praktischen Anforderungen auf Genauigkeit genügt, lange, fest und sicher eingeübt ist, würde solchen drohenden Eventualitäten vorbeugen und jede Verzögerung in der raschen Ermittlung des Schiffsortes verhindern. Dass zu dem Zwecke endlich aus den Domke'schen Tafeln die zeitraubenden sechsstelligen Logarithmen zu verschwinden hätten und in fünfstelligen umgewandelt werden müssten, nachdem man sogar schon mit vierstelligen den Anfang gemacht hat, soll nur nebenher erwähnt werden. Selbstverständlich würde damit die Methode der Mondstrecken nach Dunthorn aus dem nautischen Gebrauch ausgeschieden werden, aber das wäre kein Nachtheil, zumal die Mondstrecken so wie so auf dem Aussterbeat stehen und an anderen Methoden gar kein Mangel ist. —

Hervorgegangen aus dem gewiss anerkennenswerthen Bestreben, immer Neueres, Besseres und Gründlicheres zu bieten, sind die vielen in Umlauf gesetzten nautischen Rechnungsmethoden und Tafeln, sofern sie dem Navigationsunterricht zu Grunde gelegt werden, statt eine Förderung und glückliche Entwicklung unserer vaterländischen Schifffahrt zu erreichen, nur zu sehr geeignet, Schädigungen und Verwirrung hervorzurufen. Eine rasche und vertrauenswürdige Schiffsrechnung ist in Folge dessen des öfteren unmöglich, da eine Vergleichung der Rechnung nicht stattfinden kann; und dem Capitän fehlt nicht selten jeder Einblick, jede Controlle und jede Uebersicht über die rechnerischen Arbeiten seiner Officiere. Die Vielspaltigkeit des gegenwärtigen nautischen Unterrichtswesens dürfte mit ihren Unzuträglichkeiten mehr und mehr die Einsicht zeitigen, dass ein Wandel noth thue und ein einheitlicher Unterricht, weil derselbe eine bessere Gewähr einer sicheren Navigirung in sich trägt, ein mit allen Kräften anzustrebendes Ziel sei.

Eine solche Einrichtung wäre in der That ein bedeutsamer Schritt nach vorwärts, würdig an die Seite zu stellen der schönen Errungenschaft derzufolge die Seezeichen der deutschen Ströme und Küstengewässer eine einheitliche Bezeichnung tragen müssen. Auch dazu hat es langer Zeit, vieler Berathungen und unausgesetzter Mühe und Arbeit bedurft; schliesslich wurden die Anstrengungen von Erfolg gekrönt. Auch die Einführung eines einheitlichen nautischen Unterrichts dürfte grosse Hindernisse zu überwinden haben. Vielleicht sind wir noch weit von diesem Zeitpunkt entfernt; zumal da diese Forderung wohl zum ersten Mal hier aufgestellt und zu begründen versucht wird. Aber es ist schon ein Schritt auf dem Wege nach dem Ziel, wenn nur erst der Nutzen, der bedeutsame Vortheil, um nicht zu sagen, die Nothwendigkeit dieser Maassregel klar erkannt wird und allgemeiner zum Bewusstsein kommt.

Mit einer solchen Einführung könnte auch die so laut geforderte Vereinfachung und Sichtung der Gegenstände des nautischen Unterrichts Hand in Hand gehen, aber Dies ist ein besonderes Capitel, auf welches hier nicht eingegangen werden soll. Auch dürfen wir uns die Erörterung ersparen, auf welche Weise ein einheitlicher Unterricht für deutsche Seeleute zu erzielen wäre; denn das würde auf das politische Gebiet hinüberspielen. »Und ein politisch Lied ist ein garstig Lied«, sagt Altmeister Goethe. Wenn letzterer auch, sofern nicht Alles täuscht, niemals ein grosser Nautiker war — von der Sorte haben wir zur Zeit doch andere Leuchten — citirt mag er hier immerhin werden.

## Begründung des seeamtlichen Spruches in Sachen des Maschinenschadens vom Hamburger Dampfer „Gretchen Bohlen“.

Als s. Z. der seeamtliche Spruch sowie der Antrag des Reichscommissars in der »Hansa« Erwähnung fand, wurde mitgetheilt, dass in späterer Zeit nähere Angaben folgen sollten. Diesem Versprechen sind wir erst heute in der Lage nachzukommen, weil aus verschiedenen Gründen der Thatbestand nicht eher der Oeffentlichkeit zur Einsicht freistand.

Der Spruch, den am 22. Juni d. J. das Hamburger Seeamt fällte, hatte folgenden Wortlaut:

»Die Einbeulungen der Flammenrohre des Backbordkessels des Dampfers »Gretchen Bohlen« am 29. April 1899 während der Reise von Monrovia nach Las Palmas sind durch fortgesetzte Nachlässigkeit und grobe Pflichtverletzung der Maschinisten Haack und Mehlbaum entstanden, die das Kesselwasser vollständig versalzen liessen, dadurch die Gefahr einer Explosion herbeiführten, die Schiff und Menschenleben auf Höchste gefährden mussten. Den Maschinisten Haack und Mehlbaum wird die Befugnis zur Ausübung des Maschinistengewerbes entzogen.«

Von den beiden Gemeassregelten fungirte der Erstere als leitender Maschinist, mit einem Patent erster Classe, der Andere, Herr Mehlbaum, Inhaber eines Patentes zweiter Classe, als zweiter Maschinist. Führer des Schiffes, war Herr Capitän Martens. Ehe auf die Ausführungen des Reichscommissars bezw. die Begründung des seeamtlichen Spruches näher eingegangen wird, scheint es am Platze, vorerst den ganzen Thatbestand zu schildern. Der Leser gewinnt dadurch eine bessere Einsicht und es wird ihm leichter sich ein selbstständiges Urtheil zu bilden und last not least, er erfährt, welche Schritte die Maschinisten in Anwendung gebracht und welche sie unterlassen haben.

Am 21. Februar verliess »Gretchen Bohlen« Hamburg. Am 29. April musste, als sich der Dampfer auf der Rückreise von Monrovia nach Las Palmas befand, die Maschine gestoppt werden, weil die Speisepumpen zu verpacken waren und durch Undichtigkeit der Stopfbüchsen viel Wasser verloren gieng. Weil das Wasser in beiden Kesseln bis auf den niedrigsten Wasserstand gefallen war, liess Herr Haack die Kessel mit dem Injector aufspeisen. Der Dampfdruck, der zuerst bis auf 5 Atmosphären gefallen war, stieg während des Stoppens der Maschine auf 10. Das Verpacken der Pumpen, woran ausser den beiden Maschinisten der Heizer Harnisch theilhaftig war, dauerte  $\frac{1}{2}$  Stunde. Die Maschine setzte wieder langsam an. Gleich darauf wurde Herrn Haack gemeldet, dass die beiden Flammrohre vom B.B.-Kessel eingebeult seien. Das Schiff befand sich damals auf 23° N. und 17° 5' W. Lg. Die Maschine wurde abermals gestoppt, die Feuer herausgerissen und der B.B.-Kessel abgesetzt. Die Besichtigung bestätigte den Inhalt der Meldung. Die Flammrohre waren an verschiedenen Stellen stark — bis auf die Rohre — eingebeult, im Kessel hatten sich grosse Salzablagerungen gebildet. Die Maschine trat inzwischen mit Hülfe des St.B.-Kessels wieder in Thätigkeit.

Weil man befürchtete, auch mit dem St.B.-Kessel gleiche Erfahrungen zu machen, wurde er am nächsten Morgen ebenfalls nachgesehen, d. h. die Maschine gestoppt und die Feuer herausgerissen. Das Schiff setzte bis zum 1. Mai 6<sup>h</sup> pm. bei schönem Wetter durch Segelkraft seine Reise fort. Dann wurde, nach beendeter Kesselreinigung, der St.B.-Kessel abgesetzt; und die Maschine trat wieder in Thätigkeit. Das Schiff lief 5 Seemeilen bei ruhigem Wetter.

Vor der Abreise des Schiffes war die Maschine vollständig überholt, die Kesselreinigung mit einbegriffen, während der Reise hatten Kesselreinigungen nicht stattgefunden.

Der leitende Maschinist, Herr Haack — er machte seine erste Reise mit diesem Dampfer — will in Hamburg von seinem Vorgänger die Mittheilung erhalten haben, dass die Speisepumpen vielfach spritzten. Sein Gesuch um Metallpackung konnte nicht sofort berücksichtigt werden, weil die Anfertigung derselben sich vor dem Abgang des Schiffes nicht mehr bewältigen liess. Die Speisepumpen wurden deshalb mit Tuckspackung gedichtet, die während der Fahrt wiederholt erneuert werden musste, wesshalb sich Herr Haack entschloss, auf der Rückreise Metallpackung anzufertigen. Doch war er bis zum Unfall nicht dazu gekommen, die Packung einzusetzen. Am 21. April, als die Speisepumpen wieder verpackt waren, verliess der Dampfer Monrovia; am 23., 25. und 29. musste die Packung wieder erneuert werden.

Ueber die Journalführung der beiden Maschinisten liegen folgende Angaben vor. Im Maschineraum wurden die Commandos und andere erwähnenswerthe Ereignisse mit Kreide auf einer Tafel vermerkt. Der zweite Maschinist übertrug später diese Notizen ins Claddejournale, der erste Maschinist von dort in die Reinschrift. Ein Vergleich beider Eintragungen, soweit sie sich auf den Salzgehalt im Kesselwasser beziehen, ergab keine völlige Uebereinstimmung. Wo im Claddejournale in jener Rubrik keine Eintragungen gemacht waren, standen solche doch in der Reinschrift. In der seeamtlichen Untersuchung erklärte Herr Haack nie den Salzgehalt gemessen zu haben, weil er den zweiten Maschinisten damit beauftragt hatte. Diese Aussage bestätigte sich insoweit, als der zweite Maschinist auf seiner Wache den Salzgehalt gemessen hatte, für die Wache des ersten Maschinisten, auf dessen Befehl Salzgehaltmessungen nach dem Ergebniss seiner Wache annahm und im Journal eintrug. Dem als dritter Maschinist fungirenden Assistenten Schultz war es vom ersten Maschinisten verboten, Salzmessungen vorzunehmen.

Herr Haack behauptet, dem zweiten Maschinisten schon auf der Ausreise beauftragt zu haben, den Glas-Salinometer in Verwahrung zu nehmen, damit seine Benutzung von unbefugter Hand gesichert sei. Herr Mehlbaum sagt aus, diese Anweisung erst kurz vor dem Unfall erhalten zu haben, was der Thatsächlichkeit zu entsprechen scheint, als der Storekeeper Sorge verschiedentlich Salzgehaltmessungen auf eigene Hand vorgenommen hat und, weil das Salinometer nur eben bis zur Kugel in das Wasser tauchte, annahm, es müsse das Wasser bedeutenden Salzgehalt haben.

Nach der Rückkehr in Hamburg fanden Besichtigungen durch den Dampfkesselrevisor und das Seeamt statt. An allen Wänden zeigten sich Salzablagerungen, und zwar in der Höhe des Abschaumbahns an den Stirnwänden ungefähr 6—10 mm dicker, an den Feuerbüchsendecken ca. 3 mm. dicker Belag. Im unteren Theile des Kessels fanden sich abgesprungene Salztheile von 15—20 mm Stärke, von denen einzelne Proben zu den Acten gelegt sind.

Nach der Prüfung des Beweisergebnisses urtheilte der Reichscommissar, dass die bedeutenden Durchbeulungen der Flammrohre im B.B.-Kessel lediglich auf den enormen Salzgehalt zurückzuführen seien. Bei der Wartung des Kessels ist grobe Nachlässigkeit in hohem Maasse begangen. Die Maschinisten Haack und Mehlbaum haben sich dauernd grober Pflichtverletzung schuldig gemacht, als die zum Kesselbetrieb vorhandenen Sicherheitsvorrichtungen in höchst ungenügender Weise beobachtet sind. Infolge dieser Pflichtwidrigkeit ist nicht nur der Rhederei bedeutender Schaden zugefügt, sondern Schiff und Besatzung waren in eminente Gefahr gebracht. Nur der vorzüglichen Beschaffenheit des Kesselmaterials ist es zu-

zuschreiben, dass Schiff und Besatzung nicht durch eine Explosion vernichtet sind. Aus den angeführten Gründen beantragt der Reichscommissar, den Maschinisten Haack und Mehlbaum die Befugnis zur Ausübung des Maschinistengewerbes zu entziehen.

Das Seeamt bestätigt aus folgenden Gründen den Antrag des Reichscommissars.

In Uebereinstimmung mit der Dampfkessel-Revisions-Behörde bejaht das Seeamt, dass seitens der beiden Maschinisten wiederholt grobe Pflichtverletzungen begangen worden sind. Die wichtigsten Pflichten eines Maschinisten, die Kessel in brauchbarem und gefahrlosem Zustand zu erhalten, sind versäumt. Vor Antritt der Reise waren Kessel und Maschine gründlich überholt. Die Maschinenspeisepumpen-Kolben waren, da sich die Stopfbüchsen auf der letzten Reise undicht gezeigt, auf der Werft neu abgedreht und die Grundbüchsen erneuert. Gestützt auf die vorhin erwähnten Aussagen des ersten Maschinisten hinsichtlich der Metallpackung und der undichten Speisepumpen, betont das Seeamt, es wäre gerade unter solchen Umständen besondere Pflicht des Maschinepersonals gewesen, dem Kessel verschärfte Aufmerksamkeit zuzuwenden, zumal dann, als nach Teneriffa das Hilfskesselwasser direct aus See genommen werden musste. (Ein Ballasttank mit Frischwasser musste wegen starker Schlagseite über Bord gepumpt werden.)

Anstatt die Speisepumpen möglichst bald gründlich in Ordnung zu bringen und Weissmetallpackung anzufertigen und einzulagen und, um die beiden Maschinen-Speisepumpen zu entlasten, die lecken Speisepumpen abzustellen und die im Maschinenraum befindliche Hilfspumpe anzusetzen, um mit dieser das Wasser aus der Cisterne in die Kessel zu pumpen, und ferner, wenn diese Pumpe nicht ausreichte, das Wasser aus der Cisterne in den Bodentank laufen zu lassen und das Wasser vermittelst Injector von dort nach den Kesseln zu fördern, — wodurch ein hoher Salzgehalt vermieden wäre — fahren die Maschinisten unbekümmert fort, in der bisherigen directen Weise die Kessel aus See zu speisen. Die Benutzung des Evaporators hatte wenig Zweck, weil durch die undichten Stopfbüchsen der Speisepumpen mehr Wasser verloren gieng, als der Evaporator zu schaffen vermochte. Ebenfalls kann der Umstand, dass das frische Wasser aus den Tanks gepumpt ist, nichts an der Sorglosigkeit der Maschinisten mildern; dieses Wasser wäre ebenfalls in sehr kurzer Zeit verspritzt gewesen.

Obgleich zweimal während der Reise die Kessel wegen Undichtigkeiten und Armaturbesichtigung ausgeblasen sind, haben die Maschinisten nicht die Gelegenheit zu einer sorgfältigen Controlle über den Salzgehalt benutzt. Dass auf jeder Wache auf See Salzgehaltmessungen vorzunehmen sind, ist eine völlig selbstverständliche Maassnahme. In der Woermann-Linie werden die Maschinisten noch durch besondere Instructionen an diese notwendige Pflicht erinnert.

Hierauf beleuchtet das Seeamt, die bereits in der Feststellung des Thatbestandes erwähnte Journalführung in folgender Weise. Maschinist Haack machte bewusster Weise Eintragungen über Salzmessungen in die Reinschrift des Journals, die überhaupt nicht stattgefunden hatten, in gleicher Weise verfuhr Mehlbaum bei den Eintragungen der übrigen Wochen — ausser seiner — in das Ulldejournal. Abgesehen davon, dass wissentlich unrichtige Journaleintragungen direct gegen das Gesetz (betr. die Führung des Maschinen-Journals vom 28. Juni 1893) verstossen, birgt ein derartiges Verfahren eine schwere Pflichtverletzung, weil die richtige Controlle des Salzgehaltes für die Erhaltung der Kessel ein unbedingtes Erforderniss ist. Am Auffallendsten zeigt sich die Gleichgültigkeit und Oberflächlichkeit des Maschinisten Haack, wenn er, nach der Einbeulung der Feuerbüchsen im B.B.-Kessel, auch dann noch keine Salzmessungen vornahm. Seiner eigenen Aussage gemäss hat sich Haack bis zur Beendigung der Reise um die Salzmessung nicht selbst gekümmert.

Der zweite Maschinist behauptet, den Salzgehalt jedesmal auf seiner Wache gemessen und das Ergebnis im Journal eingetragen zu haben. Diese Eintragungen weisen indess keinen höheren Salzgehalt als 4.5% auf, was an sich keine Gefahr in sich schliessen würde. Jedoch die Thatsache, dass die Kesselrevisions-Behörde noch in Hamburg, nachdem bereits auf See ein ganzer Aschtoppen voll Salz entfernt war, Salzablagerungen von 6—10 mm Dicke vorfand, widerspricht der Angabe des zweiten Maschinisten und stellt seine Messungen als unrichtig dar. Hätte das Kesselwasser thatsächlich nur 4.5% Salzgehalt gehabt, so wären Salzablagerungen, wie die geschehenen, undenkbar. Ein weiterer Beweis für die Unzuverlässigkeit der Messungen ist die unter Eid gemachte Aussage des Storekeepers, der bekanntlich Salzmessungen vorgenommen und festgestellt hatte, dass der Salinometer nur bis zur Kugel in das Wasser getaucht sei, wodurch mindestens 15% Salzgehalt festgestellt sind.

Auch die durch das Maschinenjournal bestätigte Thatsache, dass der Dampf in der Woche vor dem Unfall von 11.5 auf 8 Atmosphären, die Umdrehung der Schraube von 57.6 auf 50 fiel, wiesen auf einen hohen Salzgehalt hin.

In seinem Bericht an die Rhederei klagt Capitän Mertons von Las Palmas aus, dass das Schiff auf der Reise von Monrovia nicht mehr als 7 Meilen die Stunde gelaufen. Zweifellos steht dieser Umstand mit dem versalzeneu Zustande der Kessel in engster Verbindung. Wie diesen Argumenten gegenüber Maschinist Mehlbaum noch fortgesetzt die Richtigkeit seiner Messungen von 4.5% Salzgehalt aufrecht erhalten kann, ist unerfindlich.

Ueber die Gefahren, in denen das Schiff durch das Versalzen der Kessel schwebte, scheinen sich die beiden Maschinisten keine richtige Vorstellung gemacht zu haben. Als geradezu leichtsinnig muss es bezeichnet werden, dass man, nachdem der B.B.-Kessel ausser Betrieb gesetzt und die mit der Einbeulung verbundene Gefahr erkannt war, mit dem ebenfalls versalzeneu Steuerbordkessel unbekümmert weiter gefahren ist, anstatt den Salzgehalt dieses Kessels durch starkes Ausblasen und Wiederauffüllen herabzumindern.

Das Seeamt stimmt mit dem Reichscommissar darin überein, dass es nur der Güte des Materials der Flammrohre zu danken ist, wenn die Kessel nicht explodirt sind. Jedenfalls haben Schiff und Besatzung in grösster Gefahr geschwebt.

## Verhandlungen des Reichs-Ober-Seeamts.

Vor dem Ober-Seeamt erschienen Capitän Frentz und der Steuermann Pahl von dem Stettiner Dampfer »Schweden«, der Erstere auf Veranlassung eingelegter Beschwerde des Reichs-Commissars gegen den Spruch des Stettiner Seeamts, der Andere selbst wieder beschwerdeführend gegen den Spruch des Seeamts, weil er die über ihn verhängte Patententziehung eine zu harte Strafe fand.

Der Thatbestand ist folgender: Der Dampfer »Schweden«, der hauptsächlich zwischen Schweden und Stettin verkehrt, befand sich auf der Reise von Norrköping nach Stockholm und zwar mit Stückgütern, Nähmaschinen und Bündeleisen beladen; die Reise war am 7. November Abends angetreten; der Steuermann Pahl wusste wohl, dass die Reise nach Stockholm gieng, auch dass der Capitän Sandhamm passiren wollte, im Uebrigen aber hatte der Capitän nicht mit ihm darüber gesprochen, welchen Weg sie einschlagen wollten. Zwischen dem Capitän und dem Steuermann herrschte überhaupt ein recht unerquickliches Verhältniss, angeblich weil Schiffer Frentz den Steuermann stets links liegen liess und alle Anordnungen nur mit dem ersten Maschinisten besprach. Um 2 Uhr Morgens am 8. November hatte Pahl



die Wache zu übernehmen, Capitän Frentz, der etwas leidend und übermüdet war, wollte nicht erst auf den Steuermann warten, sondern bedeutete einfach dem Bootsmann, er solle dem Pahl die Wache übergeben und ihm sagen, er solle den bisherigen Curs, also NNO $\frac{1}{2}$ O auf Almagrund beibehalten. Sodann ging Frentz ins Kartenhaus, das unter der unteren Commandobrücke lag und unmittelbar hinter dem Steuerhause stand, um sich auszuruhen. Kurz nach 3 Uhr kam der Steuermann in das Kartenhaus, um nach der Karte zu sehen, wobei ihn der Capitän fragte: »Wie weit das Schiff gekommen und ob Grönskär in Sicht sei?« Darauf antwortete der Steuermann: »Ja, auch das Feuer von Almagrund-Feuerschiff ist schon fast gerade voraus; wollen wir innen oder aussen um dasselbe gehen?« Hierauf der Capitän: »Binnen durchgehen, mit dem Feuerschiff an Steuerbord.« Das war um 3 $\frac{1}{2}$  Uhr Morgens. Von da an wurde NzO per Steuercompass gesteuert, und zwar bis 10 Minuten vor 4 Uhr, wo Almagrund-Feuerschiff auf 1 $\frac{1}{2}$  bis 2 Seem. Abstand passirt wurde. Von da ab wurde NzW per Steuercompass gesteuert. Gleich nach 4 Uhr wurde das Logg eingeholt; es war sehr dunkles Wetter. Der Capitän, der eingeschlafen war, kam gegen halb 5 Uhr auf Deck und hörte der Steuermann auf der oberen Brücke den Capitän plötzlich »Steuerbord« und gleich darauf »Backbord-Ruder« rufen, so dass das Schiff nach südöstlicher Richtung ging. Gleich darauf erhielt das Schiff einen heftigen Stoss, dann noch einen und sass fest. Der Capitän hatte zu seinem Schrecken das Feuer von Sandhamn weissblinkend und das Feuer von Grönskär in nächster Nähe gesehen und auf den ersten Blick erkannt, dass das Schiff über die eigentliche Ansegelungslinie hinaus zu weit nach N. gekommen war, hervorgerufen dadurch, dass der Rudersmann den Curs geändert und der Steuermann sich nicht weiter darum gekümmert hatte.

Der Dampfer wurde, nachdem er durch Lenzpumpen wieder flott geworden, nach Stockholm zur Reparatur, die etwa 42000 Kronen kostete, gebracht. Das Feuer von Sandhamn will weder der Steuermann, noch die Matrosen gesehen haben. Das Gericht zu Stockholm hatte am 12. Januar d. J. den Capitän Frentz, der sich dadurch, dass er das Commando bei der Einsegelung nicht selbst übernehmen konnte, weil er eingeschlafen war, einer Fahrlässigkeit im Dienst schuldig befunden und ihn in eine Geldstrafe von 100 Kronen genommen.

Das Seeamt zu Stettin hatte dann seinen Spruch dahin abgegeben, dass der Unfall, der am 8. November 1898 den Dampfer »Schweden« durch Strandung auf Södergrund an der schwedischen Küste betroffen, auf grobe Nachlässigkeit des wachhabenden Steuermanns zurückzuführen sei, wesshalb ihm sowohl das Schiffer- als auch das Steuermannspatent zu entziehen sei. Dem Capitän Frentz wurde wegen der ordnungswidrigen Uebergabe der Wache ein schwerer Tadel erteilt, ihm aber in Anbetracht der begleitenden Nebenumstände das Patent belassen.

Gegen den letzten Theil des Spruches betr. Capitän Frentz hatte der Reichscommissar Beschwerde eingelegt und führte aus, dass er, entgegen dem Spruche des Seeamts, eine grobe Fahrlässigkeit von Seiten des Steuermanns gar nicht finden könne; derselbe besitze nur keine Befähigung zur selbstständigen Führung eines Schiffes; er hätte durch umsichtiges Handeln die Strandung verhüten können. Die Navigirung eines Schiffes sei und bleibe, wie das Oberseeamt wiederholt betont habe, Sache des Capitäns, Frentz habe sich wohl vertreten lassen dürfen, hätte aber die nöthigen Anweisungen geben müssen. Das habe er nicht gethan. Er hätte, bis das Feuerschiff passirt war, auf Deck bleiben müssen, nachher hätte er zur Ruhe gehen können. Der Reichscommissar blieb bei seinem Antrage, auch dem Capitän das Patent zu entziehen.

Das Oberseeamt — nach dem zuvor dem Capitän und Steuermann das Wort zu ihrer Verteidigung und dem Reichscommissar Gelegenheit zum abnormalem Meinungs Ausdruck gegeben waren — verkündete nach längerer Berathung, dass es beschlossen habe, bezüglich des Capitäns den Spruch des Seeamts zu Stettin dahin abzuändern, dass ihm das Patent als Schiffer zu entziehen, die Befugniss als Steuermann aber zu belassen sei; in Bezug auf den Steuermann Prabl habe das Oberseeamt beschlossen, es bei dem seeamtlichen Spruche bewenden zu lassen. Der Capitän habe in erster Linie den Unfall verschuldet, wenn er sich krank gefühlt, hätte er vor allem seinem gesetzlichen Vertreter, dem Steuermann, genaue und ausführliche Verhaltensmaassregeln und Anweisungen geben müssen. Das sei aber nicht geschehen. Das Oberseeamt könne daher nicht umbin, auch dem Capitän das Schifferpatent zu entziehen. Was den Steuermann betreffe, so sei das Oberseeamt mit dem Spruch des Seeamts zu Stettin vollkommen einverstanden. Der Steuermann habe durch seine Nachlässigkeit zu erkennen gegeben, dass er für die schwere verantwortungsvolle Stellung eines Schiffsführers nicht geeignet sei.

## Schiffbau.

**Stapellauf.** Auf der Werft der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft lief am 26. August abermals ein von der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft in Hamburg in Auftrag gegebener grosser Frachtdampfer glücklich vom Stapel, nachdem er den Namen »Itzehoe« erhalten. Der Dampfer ist ein Schwesterschiff des im vorigen Monat an dieselbe Rhederei abgelieferten »Harburg« und hat folgende Dimensionen: 403' 8"  $\times$  47' 8"  $\times$  32'. Die Werft hat für die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft in Hamburg noch 3 weitere Dampfer von gleichem Typ und denselben Dimensionen wie »Itzehoe« in Auftrag, die Ablieferung erfolgt im nächsten Jahre.

**Stapellauf.** Der zweite für die Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Argo« in Bremen auf der Jos. L. Meyer'schen Schiffswerft erbaute Dampfer, bestimmt für die Linie Köln-Petersburg ist am 24. August glücklich vom Stapel gegangen. Das Schiff erhielt den Namen »Duisburg«.

**Stapellauf.** Auf der Werft von Joh. C. Tecklenborg A.-G. Geetsmünde fand am 24. August der Stapellauf des unter der Baunummer 170 für die Firma W. M. O'Swald & Co. in Hamburg für deren Linie Hamburg-Zanzibar neu erbauten Dampfers »Zanzibar« statt. Derselbe ist als Spardeckschiff nach den Vorschriften für die höchste Classe des »Bureau Veritas« aus Stahl gebaut und hat folgende Abmessungen: Grösse Länge 240', grösste Breite 32' 3", Tiefe bis zum Spardeck 22' 4". Die Tragfähigkeit beträgt 1500 Tons Schwerkut. Die Maschine nach dem dreifachen Expansionssystem indicirt 550 Pferdestärken und verleiht dem beladenen Schiffe eine Schnelligkeit von 9 $\frac{1}{2}$  Knoten. Zwei Kessel mit einem Druck von 13,5 Atmosphären liefern den nöthigen Dampf.

**Stapellauf.** Die Oderwerke-Stettin haben für die Danziger Rhederei Th. Rodenacker den Frachtdampfer »Emil Beron« vom Stapel gelassen. Die Ladefähigkeit beträgt 780 T., die Abmessungen sind 59m  $\times$  9.2  $\times$  4.3, die Triple-Expansionmaschine wird 600 Pferdestärken indiciren.

**Stapellauf.** Der für Rechnung des Norddeutschen Lloyd auf der Werft von Wigham Richardson & Co. in Newcastle im Bau befindliche, für die Linie Bremen-Baltimore bestimmte neue Doppelschrauben-Passagier- und Frachtdampfer lief am 22. August glücklich vom Stapel. Das Schiff erhielt den Namen »Hannover«. Zwei gleiche Dampfer dieser Classe worden auf der Werft von Joh. C. Tecklenborg A.-G. in Geestemünde gebaut. Die Dimensionen des Dampfers »Hannover« sind: Länge 131 m, Breite 16,46 m und Tiefe 12,95 m, der Rauminhalt beträgt etwa 7500 R.-T., die Tragfähigkeit 9000 T. bei einem Tiefgang von 28 Fuss. Die Schiffe erhalten eine kleine Kajüte-einrichtung für etwa 24 Personen, sind aber im Wesentlichen für die Beförderung von Zwischendeckspassagieren und Gütern bestimmt. Die beiden vierfachen Expansionsmaschinen des Schiffes entwickeln eine Stärke von etwa 3500 indicirten Pferdekraften, die Geschwindigkeit wird sich auf reichlich 12 $\frac{1}{2}$  Knoten in der Stunde stellen. Die Besatzung des Dampfers besteht aus 90 Personen.

**Stapellauf.** Auf den Howaldtswerken, Kiel, lief am 29. April das erste grössere Schiff von den nach der Kriegshafen-seite belegenen neuen Hellingen glücklich vom Stapel. Das Schiff erhielt bei der Taufe den Namen »Vera« und ist in Helsingborg beheimathet. Die »Vera« hat eine Länge von 284', eine Breite von 40' und bei einem Tiefgang von 20' eine Tragfähigkeit von 3500 Tons. Das Schiff ist mit einer 900 pferdigen Triplemaschine und allen Eigenschaften moderner Technik versehen.

**Probefahrt.** Am 29. August machte der zweite, für die Herren Joh. E. von der Ohe & Lund in Bergen, auf der Schiffs-werft von Henry Koch, Lübeck, neuerbaute Dampfer Munin seine Probefahrt, auf der — trotzdem der Dampfer sich bei der Regulirung der Compasse am Deviationspfeil in der Schlutuper Bucht durch Abschlagen eines halben Flügels die Schraube beschädigte — den contractlichen Bedingungen in jeder Hinsicht entsprochen wurde. Die Dimensionen sind: 240  $\times$  35  $\times$  19,9. Ladefähigkeit bei einem Tiefgang von 16' 0" 2025 Tons. Zur Fortbewegung des Dampfers dient eine Triple-Expansionsmaschine von 600 HP.

## Vermischtes.

**Prüfungswesen.** In Altona wird am 13. September d. J. mit einer Seeschiffer-Prüfung für grosse Fahrt begonnen und mit derselben eine Steuermanns-Prüfung verbunden werden.

Der Norddeutsche Lloyd hat die Zwischendeckfahrpreise von Amerika nach Bremen wie folgt festgesetzt: Von New-York mit Schnelldampfern 139  $\mathcal{M}$ , mit Postdampfern 126  $\mathcal{M}$ . Von Baltimore mit Postdampfern 114  $\mathcal{M}$ , mit Rolanddampfern 114  $\mathcal{M}$ . Von Galveston 147  $\mathcal{M}$ . Diese Raten sind einschl. der in Amerika zu zahlenden Kriegsteuer und treten sofort in Kraft.

**Zur Unfallversicherung der Seeleute.** Auf Grund des Gesetzes betreffend die Unfallversicherung der Seeleute und anderer bei der Seeschiffahrt beteiligter Personen, wird der Durchschnittsbetrag der monatlichen Heuer, der bei der Bemessung des Jahresarbeitsverdienstes der zur Besatzung deutscher Seefahrzeuge gehörenden Personen zu Grunde zu legen ist, für die nachstehend bezeichneten Classen von Seeleuten nach dem »Reichsanzeiger« festgesetzt, wie folgt:

Bezeichnung der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen	Festges. Durchsch.- betrag des Monats- lohns $\mathcal{M}$
<b>Schiffer:</b>	
auf Dampf- und eisernen Segelschiffen auf grosser Fahrt . . . . .	335
auf hölzernen Segelschiffen in grosser Fahrt sowie auf grösseren Küsten- und Schleppdampfern . . . . .	180
auf kleineren Küstendampfern, kleinen Schleppern und Segelschiffen in kleiner Fahrt . . . . .	135
auf Wattenschiffen, Tortschiffen, Marktschiffen und Seekähnen . . . . .	90
<b>Schiffs-officiere. a. Steuerleute:</b>	
Erste Officiere auf transatlantischen Passagierdampfern . . . . .	180
Zweite Officiere auf transatlantischen Passagierdampfern, Erste Officiere auf Passagierdampfern in europäischer Fahrt und auf grossen Frachtdampfern, sowis Aerzte, Verwalter, Zahlmeister und andere Officiere in ähnlicher Stellung . . . . .	135
Dritte Officiere auf transatlantischen Passagierdampfern, Zweite Officiere auf Passagierdampfern in europäischer Fahrt und auf grossen Frachtdampfern, Erste Officiere auf kleinen Frachtdampfern und auf Segelschiffen, Ober-Steuerleute, sowie Einzel-Steuerleute auf Dampfschiffen, ferner Köche erster Ordnung (Ober-Köche) und Aufwärter erster Ordnung (Ober-Stewards) . . . . .	100
Vierte Officiere auf transatlantischen Passagierdampfern, Dritte Officiere auf Passagierdampfern in europäischer Fahrt und auf grossen Frachtdampfern, Zweite Officiere auf kleinen Frachtdampfern und auf Segelschiffen. Unter-Steuerleute, sowie Einzel-Steuerleute auf Segelschiffen . . . . .	80
<b>b. Maschinisten:</b>	
In Stellen, für die ein Maschinist mit Patent I. Classe erforderlich ist . . . . .	335
In Stellen, für die ein Maschinist mit Patent II. Classe erforderlich ist . . . . .	180
In Stellen, für die ein Maschinist mit Patent III. Classe erforderlich ist . . . . .	110
In sonstigen Stellen . . . . .	90
Bootsleute, Zimmerleute, Zahlmeistergehilfen, Maschinenassistenten, Bestmänner, Köche und Aufwärter (Stewards) mittlerer Ordnung und andere Seeleute in der Stellung von Unter-officiieren . . . . .	70
Heizer, Donkeymen, Arztgehilfen, sowie Quartermaster . . . . .	55
Vollmatrosen, Segelmacher, Schmiede, Klempner, Schlachter, Bäcker, Conditoren, Barbier und andere Handwerker . . . . .	50
Kohlenzieher, Trimmer . . . . .	45
Leichtmatrosen, Halbmänner, Jungmänner, sowie Köche und Aufwärter niederer Ordnung, Kochsmaaten, Aufwärterinnen und ähnliche untere Bedienstete . . . . .	34
Schiffsjungen . . . . .	17

Diese Festsetzung gilt einheitlich für die ganze deutsche Küste. Den aus dieser Zusammenstellung sich ergebenden Beträgen treten zwei Fünftel des für Vollmatrosen festgesetzten Durchschnittsbetrags (also je 20  $\mathcal{M}$ ) als Geldwerth der auf Seefahrzeugen gewährten Beköstigung hinzu. Das Neunfache

der sich hieraus ergebenden Beträge gilt als Jahresarbeitsverdienst der zu der betreffenden Kategorie von Seelenten gehörigen Personen und wird als solcher der Bemessung der Unfallrente zu Grunde gelegt.

**Reichsinstitut für Oceanographie.** Wie die »W.-Z.« aus sicherer Quelle erfährt, ist der Bau eines Reichsinstituts für Oceanographie geplant und die zur Ausführung erforderlichen Mittel sollen schon im nächsten Etat vom Reichstage gefordert werden. Nachdem in Deutschland nach den Erfolgen der Hensen'schen Plaktonfabrt und Professor Chun's Valdivia-Expedition die Theilnahme an der wissenschaftlichen Erforschung der Meere gestiegen ist, dürfte der Plan zur Begründung eines oceanographischen Instituts beifälliger Aufnahme sicher sein. Deutschland hat auf dem Gebiete wissenschaftlicher Meereskunde so Hervorragendes geleistet, dass es in verhältnissmässig kurzer Zeit an die Spitze der Nationen getreten ist, welche sich die Erforschung der Meere zur Aufgabe gestellt haben. In Deutschland hat Preussen den Weg für diese Forschungen gebahnt. Bald nach der Annexion wurde die Commission zur Erforschung deutscher Meere gebildet. Die Thätigkeit dieser Meere hätte nicht so fruchtbar werden können, wenn ihre Mitarbeiter nicht unter der unmittelbaren Wirkung des Meeres gelebt hätten. Die Tiefseeforschung lässt sich nicht vom grünen Tische aus machen und deshalb bleibt die Erwartung berechtigt, dass das neu zu schaffende oceanographische Institut an dem geeignetsten Punkte der deutschen Küste errichtet werden wird, wo sich nicht nur die günstigsten Bedingungen für die Erfüllung seiner wissenschaftlichen Aufgaben, sondern auch die vorgebildeten geistigen Kräfte und der nöthige Nachwuchs an jungen Fachgelehrten befinden, deren ein solches Institut bedarf. Hier würde auch die Wechselwirkung mit der Marine die lebendigste sein; in den Kreisen des Seeofficier- und des Marinesanitäts-Officiercorps zeigt sich ein wachsendes Interesse für die wissenschaftliche Meereskunde, welches das Reichsamt der Marine in jeder Weise gefördert hat. Die mächtigste Förderung würde diesem Stöben zur Erweiterung unserer Kenntnisse des Meeres aber ein oceanisches Institut geben, das man sich kaum anders als eine Ergänzung der Marineacademie denken kann.

**Bemannung der auf der Elbe verkehrenden Fahrzeuge.** In der neuesten Nummer des Amtsblattes der Königlichen Regierung zu Schleswig veröffentlicht das Oberpräsidium der Provinz Sachsen zu Magdeburg Namens der Elbstrom-Bauverwaltung eine Bekanntmachung, in der unter Hinweis darauf, dass die auf der Elbe verkehrenden Fahrzeuge häufig nicht mit der im § 7 der Polizeiverordnung für die Schifffahrt und Flösserei auf der Elbe vom 18. Februar 1894 vorgeschriebenen Zahl der Bedienungsmannschaft besetzt sind, zur öffentlichen Kenntniss bringt, dass die nicht den Vorschriften entsprechende Bemannung der Fahrzeuge zukünftig mit der höchsten zulässigen Strafe geahndet werden wird und dass die Zuwiderhandelnden im Wiederholungsfall die Entziehung des Schifferpatentes zu gewärtigen haben. Es wird ferner bemerkt, dass die Stromaufsichtsbeamten angewiesen sind, die gegen die bestehenden Bestimmungen verstossenden Schiffsführer unnachsichtlich zur Anzeige zu bringen.

**Der Canal von Nicaragua.** Die Regierung der Ver. Staaten hat unlängst einen Auszug veröffentlicht aus dem Bericht der Commission des Nicaragua-Canals. In dem erwähnten Bericht

sind alle Fragen, welche sich auf den Bau des Canals etc. beziehen in der eingehendsten Weise behandelt und wird in demselben zugleich mitgetheilt, dass die Commission für die Route zwischen Brito und dem Nicaragua-See die Trace »Childs« und von dem Nicaragua-See nach Greytown die Trace »Hull« angenommen hat. Diese Linie geht von Brito an dem linken Ufer des Rio Grande entlang bis in die Nähe von Bueno Retiro und von dort durch das Thal von Lajas nach dem Nicaragua-See. Nachdem der Canal den Nicaragua-See bis zur Mündung des San Juan-Flusses passiert hat, geht er bis San Carlo und erreicht von dort, wieder als gegrabener Canal, das linke Ufer des San Juan-Flusses und Greytown, indem er nördlich von dem Silico-See entlang geleitet wird. Die Minimalbreite soll 45,70 m betragen, bei einer Tiefe von 9,14 m; man wird einen Leitdamm und wahrscheinlich 10 Schleusen bauen müssen. Der Leitdamm würde bei Boca San Carlos gebaut werden müssen, bis oberhalb »Ochoa« und soll dazu dienen, die Ueberschwemmungen zu verhüten, welche der San Carlos-Fluss verursacht und welche in dem Thal von San Juan viel Unheil anrichten. Die Höhe dieses Leitdamms würde 15,24 m betragen. Vier von den projectirten Schleusen werden auf den westlich von dem Nicaragua-See zu erbauenden Theil des Canals entfallen, während die übrigen sechs zwischen dem genannten See und der Mündung im Atlantischen Ocean zu erbauen sind; jede dieser Schleusen soll eine Weite bekommen von 24,38 m. Von Boca-San-Carlos bis zum Fort San Carlos, der Mündung des Canals in den Nicaragua-See, soll der Canal 91,44 m Breite bekommen. Die Commission hat ausserdem noch eine abweichende Construction vorgeschlagen, indem sie 3 weitere Leitdämme vorschlägt, jeder von 5,50 m Höhe. Die Kosten für die obige Route werden auf 590 Millionen Francs geschätzt, doch schätzt Oberst Hains, Mitglied der Commission, die Kosten auf 674 Millionen Francs. Der Canal würde eine Länge haben von 225 km, während der Panamacanal nur 61 km lang werden sollte. Die Fahrt durch den letzteren Canal war zu 13 Stunden voranschlagt, durch den Nicaragua-Canal schätzt man dieselbe auf 45 Stunden.

## Kleine Mittheilungen.

**Die Hamburger Navigationsschule** wird in nächster Zeit ein sehr seltenes Fest, den Tag ihres 150jährigen Bestehens feiern. Am 1. October 1749 wurde das Institut von der Admiralität, einer hamburgischen Behörde damaliger Zeit eröffnet, und Herr Gerloff Hiddinger als erster Lehrer eingesetzt. Die Anzahl der Schüler betrug 24. Herr Hiddinger, der der Schule bis zu seinem Tode im Jahre 1766 vorstand, hatte zum Nachfolger Herrn Fruchtnicht, in dessen Händen die Leitung bis zur Zeit der von Napoleon I. heraufbeschworenen Continentsperre lag, als der überseeische Handel aufhörte und die Schule geschlossen wurde. Von 1819, dem Jahre der Wiedereröffnung der Anstalt, bis 1857 war, mit Ausnahme der Jahre 1821 bis 1830, Herr Rümker Schnleiter. Während der erwähnten Unterbrechung gründete der bekannte Astronom in Paramatta, Neu-Süd-Wales, eine Sternwarte, der er bis 1830 als Director vorstand. In dieser Zeit leitete Herr Dr. Braubach die Navigationsschule. Im Jahre 1857, als Herr Rümker nach Lissabon ging (wo er 1862 gestorben ist) wurde Herrn Niebour, in dessen bewährten Händen bekanntlich noch heute die Schulleitung liegt, der erledigte Posten anvertraut. — Soweit uns bekannt, wird das 150jährige Jubiläum nicht, wie Anfangs beabsichtigt war, durch ein officielles Fest, sondern durch Veröffentlichung einer Festschrift, aus deren Inhalt nach ihrer Veröffentlichung hier nähere Daten folgen sollen, gefeiert werden. Es



mag nicht unerwähnt bleiben, dass das Hamburgische Lehrinstitut bei Weitem die älteste staatliche deutsche Navigationsschule ist. Denn die Danziger Schule, deren Gründung in die Zeit nach der Continentalsperre am Anfang des Jahrhunderts fällt, darf erst die Ehre in Anspruch nehmen, die zweitälteste staatliche Navigationsschule in Deutschland zu sein.

Die Deutsche Dampfschiffahrt-Gesellschaft »Kosmos,« Hamburg, beabsichtigt, alle Monate einen Dampfer von Antwerpen nach San Francisco direct zu expediren, mit Berührung der Häfen des Stillen Oceans, sowie derjenigen der Küste Central-Amerikas.

Von den innerhalb des letzten Berichtsjahres (1. Juli 1898 bis 30. Juni 1899) in Häfen der Ver. Staaten ab- bzw. angemusterten Seeleuten, 75106 an Zahl, waren: 27009 Amerikaner, 16117 Scandinauier, 13722 Briten, 6711 Deutsche, der Rest vornehmlich Portugiesen, Italiener und Spanier.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 24. August abgehaltenen ausserordentlichen General-Versammlung, welche sehr gut besucht war und unter Leitung des stellvertretenden Vorsitzenden, Herrn G. Pohlitz, stattfand, wurden zunächst 8 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen waren zu verzeichnen: Schreiben von Mitgliedern aus Gibraltar, Dar-es-Salaam, Bridgewater, Cuxhaven, Neapel, Brunsbüchen, Celle und hier. Es wurde sodann der Artikel vom 12. August (No. 376) der »Neuen Hamburger Zeitung«, sowie der in der No. 190 vom 15. August in den »Hamburger Nachrichten« erschienene verlesen. In der Versammlung war nur eine einzige Meinung vertreten, welche sich durch lebhaftes Entrüsten gegen den Artikelschreiber der »Hamburger Nachrichten« äusserte, sämtliche anwesenden Mitglieder verurtheilten den von Gehässigkeiten strotzenden Artikel, welcher zu dem der »Neuen Hamburger Zeitung« in vollstem Widerspruche steht, auf das Entschiedenste. Verschiedene Mitglieder betonten, dass in dem Schreiber des Artikels, bestärkt durch dessen persönliche Aeusserungen, nur ein früheres Mitglied zu suchen sei, welches vor einigen Jahren Vorsitzender des Vereins der Seesteuerleute gewesen war und diesen Posten Unfähigkeit und Zuwiderhandlung gegen die Vereinsbeschlüsse halber verlassen musste. Dieser Herr könne es nicht verwinden, dass seine Eigenliebe und egoistischen Handlungen im Verein nicht nur so wenig Entgegenkommen fanden, sondern auch auf das Entschiedenste verurtheilt wurden. Derselbe habe seitdem er den Posten als Vorsitzender des Vereins quittiren musste, nichts weiter als Streit und Unfrieden unter die Mitglieder gesät, ja sich sogar nicht entblödet, in unwürdiger Weise nicht nur den Vorsitzenden, sondern auch den Verwaltungsrath zu verdächtigen und bei den Mitgliedern zu discreditiren. Dieses eigenthümliche Treiben sei schliesslich den Mitgliedern doch zu bunt geworden und vom Verwaltungsrathe der General-Versammlung am 6. April d. J. der Ausschluss dieses Herrn aus dem Vereine empfohlen worden und wären in dieser Versammlung nur 4 von 30 Stimmen gegen den Ausschluss dieses Herrn gewesen. Man müsse aus alle diesem der festen Ueberzeugung sein, dass dieser Herr seinen ehrgeizigen Gefühlen durch den Artikel in den »Hamburger Nachrichten« Luft machen wollen und aus diesem Grunde über die Zustände im Verein Behauptungen aufgestellt habe, die gar nicht existirten und gänzlich erfunden seien, er verstiege sich sogar dahin, alle im Verein der Seesteuerleute geschaffenen Wohlfahrtseinrichtungen sich selbst und seiner Leitung zuzu-

schreiben. Betrachte man die weiterhin von diesem Herrn in Erwägung gezogene Angelegenheit des Schiffes »Margretha«, Capt. Rasch, so habe derselbe diese unter Verschweigung von Begleitumständen, die die Angelegenheiten in ein ganz anderes Licht rücken würden, geflissentlich schief dargestellt. Weiterhin habe dieser Herr über eine Maassregelung einiger älteren, um den Verein verdienten Mitglieder, womit der Herr sich nur selbst meinen könnte, zu berichten und dürfte die Spaltung die infolgedessen unter den Mitgliedern des Vereins herrschen sollte, auf die rege Phantasie dieses Herrn zurückzuführen sein. Meinungsverschiedenheiten seien bei der Mitgliederzahl von über 750 Capitänen und Steuerleuten noch lange keine Spaltung. Seine um die Zeit seines Ausschlusses ausgestossenen Drohungen, dass hunderte von Mitgliedern ihm folgen würden, hätten sich durch den Austritt von nur zwei seiner intimsten Freunde, welches als selbstverständlich vorauszusehen war, als leer erwiesen. Dass viele alte Mitglieder in Folge seines Ausschlusses ausgetreten seien, sei vollständig unwahr. Aus der Versammlung heraus wurde der Antrag gestellt, dass der in dem Artikel der »Hamburger Nachrichten« angegriffenen Leitung des Vereins ein Vertrauensvotum gestellt werden möge und dazu durch ein Mitglied folgende Resolution beantragt: »Die heutige, gut besuchte ausserordentliche General-Versammlung des Vereins Deutscher Seesteuerleute, verwahrt sich ganz energisch gegen die Anschuldigungen des Artikelschreibers der »Hamburger Nachrichten« und spricht hiermit der Vereinsleitung für die aufopfernde und mühevollen Thätigkeit ihr vollstes Vertrauen aus. Die gehässigen und persönlichen Angriffe des wegen Zuwiderhandlungen gegen die Principien und Interessen des Vereins ausgeschlossenen Mitgliedes resp. Artikelschreibers sind durch Nichts bewiesen.« Dieser Resolution wurde von sämtlichen anwesenden Mitgliedern zugestimmt. Darauf wurde über die Stellungnahme des Vereins zu dem Inhalte des Artikels der »Neuen Hamburger Zeitung« betr. Zusammengehens resp. Verschmelzens der Vereine der Seeschiffer und der Seesteuerleute verhandelt und nach längerer Debatte beschlossen, sich abwartend zu verhalten, da diese Frage im Laufe der Zeit doch an die Vereine herantreten müsste und es dann geeigneter wäre, den stetigen Veränderungen und Neuerungen, welchen die Schifffahrt unterworfen wäre, mit Rechnung zu tragen. Immerhin wäre ein Zusammenarbeiten beider Vereine bei wichtigen socialen Fragen wünschenswerth. Nachdem noch 4 Ersatzwahlen zum Verwaltungsrathe vorgenommen und auf das Landescomité des Deutschen Flotten-Vereins aufmerksam gemacht worden war, wurde die ausserordentliche General-Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 18. August 1899.

Der gegenwärtige Mangel von Getreide am Platze ist nicht ohne Einfluss auf fernere Abschlüsse gewesen, als Charterer nicht geneigt sind Schiffe für spätere Perioden zu den laufenden Raten zu engagiren. Wir glauben aber, dass dieser Zustand nicht lange währt, sondern in nächster Zukunft einem besseren Bedarf Platz macht. Die Nachfrage nach Baumwollräumen hat sich zum Theil so lebhaft vom Golf fortgesetzt, dass den Rhedern ermöglicht wurde, ihre Schiffe zu erhöhten Raten zu placiren. Da der gegenwärtige Bedarf bald erschöpft zu sein scheint, haben Charterer in den Atlantischen Häfen gute Gelegenheit, sich mit früherer Räumte zu versehen, ohne vom Golf auf Widerspruch zu stossen; dies trifft

ganz besonders zu, seit der Bedarf nach Timber-Räume sehr leicht ist. Die Zeitcharter sind in Folge der besseren vom Golf bezahlten Raten ebenfalls in aufsteigender Bahn; die Rheder haben sich Frachten gesichert wie seit langer Zeit nicht mehr. — Das einzige Interesse im Segelschiffmarkt bietet eine weitere Erhöhung in Raten für Kistenöl nach Japan, während die Frachten nach anderen Häfen, obgleich sehr fest, nicht gestiegen sind.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> d	15/	10/	10/
London,	3d	15/	10/	12/6
Glasgow,	3d	17/6	10/	15/
Bristol	4d	20/	13/9	15/
Hull	4d	17/6	12/6	15/
Leith	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	20/	15/	17/6
Newcastle	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	20/	15/	15/
Hamburg	60 s	18c.	15 cents.	50 mk.
Rotterdam	8c.	20 cts.	16 cts.	12a14c.
Amsterdam	8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> c.	20 cts.	16 cts.	12a14c.
Kopenhagen	3/6	17/6	17/6	20/
Bordeaux	3/3	22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> cts.	17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> c.	\$ 5
Antwerpen	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> d	16/3	12/6	17/6
Bremen	70 s	20c.	16c.	12c.
Marseille	3, a3/1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	25/	20/	20/a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 15 c. Hamburg 20 c.  
— Rotterdam 30 c. — Amsterdam 30 c. — Kopenhagen 2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> d.  
— Antwerpen 20 c. — Bremen 20 c. — Marseille — c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	3/	3/	2/9	2/9
Raff. Petrol. p. Segel	....	....	2/9a3/4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	....
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	....	....	....	....
Raff. Petrol. per Segel	22c.	20c.	16c.	22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> c.

## Sprechsaal.

(Eingesandt.)

Bezugnehmend auf eine in der Nummer 33 Ihrer geschätzten Zeitschrift, vorher in der »Pilot Chart of the North Atlantic Ocean« für August 1899 veröffentlichte Mittheilung über die Trift einer Flaschenpost vom Dampfer »Fürst Bismarck«, erlaubt sich die Direction, der verehrlichen Redaction ihren sehr grossen Zweifel auszusprechen, ob die fragliche Flasche die angegebene Trift in Wirklichkeit gemacht hat.

Der auf der Seewarte angestellten Nachforschung zufolge ist die Angabe über den Ort wo, und die Zeit wann die Flasche über Bord gesetzt worden ist, freilich insofern richtig, als dem eingegangenen Journal zufolge Dampfer »Fürst Bismarck« am Mittage des 1. Mai 1898 sich auf der angegebenen Breite und Länge befand. Es erscheint aber vollständig ausgeschlossen, dass die Flasche in der kurzen Zeit von 92 Tagen den ganzen Weg von der Neufundlandbank quer über den Nordatlantischen Ocean und durch den Canal oder Nord um Schottland und durch die Nordsee bis in die Elbe zurückgelegt haben sollte. Eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 26 Seem. den Tag einer Flaschentrift auf langer Strecke ist etwas ganz ausserordentliches. Selbst im Südäquatorialstrom, dem stetigsten und raschesten Meeresstrom, den es giebt, sind Geschwindigkeiten über 20 Seem. den Tag selten und nur ganz vereinzelt kommen solche von 26 bis 28 Seem. vor. Im Westwindgebiet des Nordatlantischen Oceans ist die Geschwindigkeit bedeutend geringer, durchschnittlich nur etwa 4 Seem. den Tag. In der Sammlung der Seewarte findet sich aus dieser Gegend nur eine Flaschenpost von 9.8 Seem. den Tag, die aber nur eine kurze Strecke zurücklegte und nicht, wie es hier die Regel ist, von wechselnden Winden hin und her getrieben wurde. Noch unwahrscheinlicher ist es, dass die Flasche gegen den vorherrschenden Ebbestrom in der Elbe so weit als bis zum Fundort stromaufwärts getrieben sein könnte. Wenn sie vielleicht — im günstigsten Falle — mit dem Fluthstrom einer Gezeit 15 Seem. stromauf kam, so trieb sie jedenfalls mit der folgenden Ebbe wenigstens ebensoviel, meistens aber noch mehr wieder zurück.

Am Glaubwürdigsten erscheint es, dass die Sache, wie folgt, vor sich gegangen ist: Der Zettel ist am 1. Mai 1898 auf der angegebenen Stelle ausgeschrieben und in eine Flasche gesteckt worden. Dann hat man aber vergessen, die Flasche auszusetzen. Später ist dieselbe dann vielleicht von einem Steward beim Aufräumen gefunden und auf der Rhede von Brunshausen oder auf der Fahrt von dort nach Hamburg über Bord geworfen worden. Da die letzte Anwesenheit des »Fürst Bismarck« in Brunshausen vor dem Funddatum — 1. August 1898 — nach den Journalen am 13. oder 14. Juli gewesen sein muss, so muss die Flasche unter obiger Annahme sich etwa 18 Tage auf der Elbe herumgetrieben oder am Ufer gelegen haben, ehe sie gefunden wurde, welcher Möglichkeit Nichts im Wege steht.

Hamburg, den 24. August 1899.

Die Direction der Seewarte  
I. V.: L. E. Dinklage.

## Hespe & Co., Ottensen-Hamburg,

bauen als ausschliessliche Specialität:

### Holzbearbeitungsmaschinen

in neuester, modernster und leistungsfähigster Construction für alle Zwecke der Holz-Industrie.

### Special-Constructionen

für

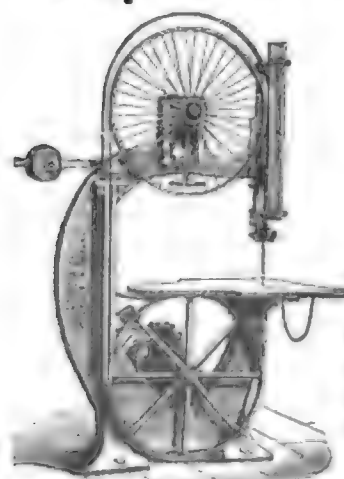
### Schiffswerften

zur Bearbeitung von schweren, harten Hölzern.

Referenzen hierfür:

Kaiserliche Werft, Kiel,  
Blohm & Voss, Comm.-Ges. a. Act., Hamburg,  
Hamburg-Amerikanische Packetfahrt A.-G.,  
Act.-Ges. Weser, Bremen, etc. etc.

Kataloge und Kosten-Anschläge auf Wunsch  
gratis und franko.



## UNION

Sloman-Linie

in Verbindung mit der  
Hamburg-Amerika-Linie.

Regelmässige dir. Dampfschiffahrt  
zwischen

Hamburg u. New-York.

D. Sorrento Cpt. Schuldts 13. Sept.

Näheres wegen Fracht bei

**Rob. M. Sloman jr.,**

Baumwall 3 l.

und wegen Passage in den Bureaux der  
Hamb.-Amerika-Linie

Dovenfleth 18-21.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. f.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 36.

Hamburg, den 9. September.

XXXVI. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Die Wirkungen der französischen Schiffabtragsprämien auf den Schiffbau. — Schiffsverluste im Jahre 1898. — Die Antwerpener Hafen-Erweiterung. — Rung's Loth. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Sprechsaal.

### Auf dem Ausguck.

Die **Eröffnung** der vom Reichstag beschlossenen vierzehntägigen **Reichspost-Dampferverbindung nach Ostasien** findet am vierten October d. J. durch den neu erbauten Dampfer »König Albert« vom Norddeutschen Lloyd statt. Drei weitere Schiffe, die berufen sind, den zwischen der Reichsregierung einerseits, dem Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie andererseits eingegangenen Verpflichtungen nachzukommen, sind die noch im Bau befindlichen Dampfer »Princess Irene«, »Hamburg« und »Kiautschou«; die beiden Letzteren für die Hamburger Rhederei. Ueber die Grössenverhältnisse, maschinellen Anlagen, Passagiereinrichtungen und die Bemannungsstärke genannter Dampfer erfahren wir das Folgende: Die Dampfer, die eine Länge von 520 Fuss, eine Breite von 60 Fuss und eine Tiefe von 38 Fuss erhalten, besitzen einen Raumgehalt von über 10 000 Reg.-Tons und ein Displacement bei 28 Fuss Tiefgang von 18 000 Tons. Die Maschinenanlage besteht aus zwei vierfachen Expansionsmaschinen, die zur Vermeidung der Vibration nach dem Schlick'schen System ausbalancirt sind. Die Geschwindigkeit soll 16 bis 17 Meilen betragen. Die Besatzung der Dampfer besteht aus etwa 200 Personen. Die Dampfer sind eingerichtet für etwa 300 Passagiere erster, 100 Passagiere zweiter Classe und ausserdem für eine bedeutende Anzahl Passagiere dritter Classe.

Das dritte Heft zur **Statistik des Deutschen Reiches**, das sich wie seine Vorgänger durch seinen höchst beachtenswerthen Inhalt auszeichnet, ist uns zugegangen. Aus dem reichhaltigen Index sei erwähnt »Die Schiffsunfälle an der deutschen Küste in den Jahren 1893 bis 1897«, eine sorgfältig und übersichtlich bearbeitete Zusammenstellung, mit der wir uns in nächster Zeit eingehend beschäftigen werden. Einem weiteren Artikel „**Ueberseeische Auswanderung**“ entnehmen wir, dass im ersten Halbjahr 1899 insgesamt 11 544 Deutsche über deutsche, holländische, belgische und französische Häfen und 73 370 Ausländer über Hamburg und Bremen ausgewandert sind. Von Letzteren 39 196 über Bremen und 32 174 über Hamburg. Von den 11 544 deutschen Auswanderern nahmen 5171 ihren Weg über Hamburg, 4667 über Bremen, 1380 über Antwerpen, 199 über Rotterdam, 121 über Havre, 4 über Amsterdam und 2 über Cherbourg. Das grösste Contingent deutscher Auswanderer stellte Posen (1257), Brandenburg mit Berlin (1068), Bayern (1059), Hannover (928), Hamburg (791) etc. Die Anzahl deutscher Auswanderer betrug im ersten Halbjahr der letzten fünf Jahre: 21 252 in 1894, 16 474 in 1895, 17 101 in 1896, 11 371 in 1897, 9 998 in 1898 und wie schon wiederholt erwähnt 11 544 in 1899.

Ein interessanter **Kriegsversicherungs-Fall** ist kürzlich vor dem Handelsgericht in Bordeaux entschieden. Manuel Soula & Co., Eigenthümer einer



Partie Ladung, die während des spanisch-amerikanischen Krieges mit dem englischen Dampfer »Foscolia« verloren ging, weil Letzterer mit dem amerikanischen Kreuzer »Columbia« in nebliger Nacht collidirte und sank, klagten um Schadenersatz im Werthe von 6125 Frank. Die Ladung war bei einer französischen Gesellschaft gegen gewöhnliche Gefahr, bei der British & Foreign Company gegen Kriegsgefahr (war-risk) versichert. Beide Gesellschaften weigerten sich zu zahlen, weil ihre Anschauung, ob hier eine Kriegs- oder eine gewöhnliche Gefahr vorgelegen hat, je nach dem Interesse das sie vertraten, verschieden war. Die »Columbia« versah in der Nacht der Collision Kundschafterdienste, die ein möglichst lautloses und unsichtbares Manöveriren bedingten. Desshalb führte der Kreuzer keine Laternen und gab keine Nebelsignale, trotzdem es dunkel und unsichtig war. Angesichts dieser Thatsache nennt die französische Versicherungsgesellschaft die Collision einen durch Kriegsgefahr veranlassten Unfall, während der Engländer behauptet, es könne nur dann eine Kriegsgefahr vorliegen, wenn ein Handelsschiff von einem Kriegsschiff absichtlich aus irgend welchen Gründen in den Grund gebohrt werde. Das Handelsgericht stellte sich auf den Standpunkt der französischen Versicherungsgesellschaft und verurtheilte die British & Foreign Company zum Tragen des Schadens und der Kosten. In der Begründung des Urtheils heisst es unter Anderem: »Man kann nicht sagen, die »Columbia« hatte die Absicht den Dampfer niederzurennen, wohl aber ist gewiss, dass der den Schiffsverlust herbeiführende Unfall aus der Art des Kriegsdienstes resultirte, den die »Columbia« zur Zeit des Zusammenstosses versah.«

Verschiedene Anzeichen deuten darauf hin, dass Mr. Ritchie, der Präsident des englischen Handelsamtes, das Bestehen des **englischen Schiffer-examens** von der beigebrachten **Kenntniss** gewisser zu erfüllender Bedingungen in der **Heilkunde** abhängig machen wird. Mit anderen Worten, jeder Träger eines englischen Schifferpatentes muss nicht nur einen Cursus in der Heilkunde durchgemacht, sondern auch eine Prüfung absolvirt haben. Und der Wunsch, die Absicht des Handelsministers möge recht bald verwirklicht werden, wird auf das Lebhafteste von den meisten englischen Schiffsführern und Steuerleuten unterstützt. Die Petenten haben erkannt, dass es von grosser Wichtigkeit ist, wenn sich an Bord eines Schiffes Jemand befindet, der die »first aid to the wounded« zweckentsprechend zu geben vermag. Folgende Mittheilung, die bereits durch die Tagespresse gewandert ist, dürfte bestätigen, dass das Verlangen englischer Schiffer und Steuerleute, dem sich ihre deutschen Collegen in corpore nicht anzuschliessen vermögen, vollkommen berechtigt ist.

Ueber eine eigenartige Operation, die auf dem englischen Vollschiff »City of Benares« während der Fahrt von Newyork nach Freemantle vorgenommen werden musste, wird aus Westaustralien berichtet: Der Steward des Schiffes, ein Farbiger mit Namen Scoot, wollte bald nach Verlassen des Abgangshafens einen irdenen Topf nach der Küche tragen, als er durch eine starke Bewegung des Schiffes gegen die Reeling geschleudert wurde. Der Topf zerbrach und seine Scherben drangen dem Manne so unglücklich in den linken Arm, dass die Pulsader durchschnitten und mehrere Sehnen verletzt wurden. Um die heftige Blutung zu stillen, wurde um das verletzte Glied ein fester Verband angelegt, nichtsdestoweniger stellte sich bald Brand ein. Der Mann schien, da sich an Bord kein Arzt befand, rettungslos verloren, als sich der erste Steuermann entschloss, die Abtrennung der linken Hand selbst vorzunehmen. Er hat zunächst das brandige Fleisch vom Ellbogen bis zum Knöchel abgetrennt, so dass nur noch der blaue Knochen sichtbar war; dann wurde Scoot die Hand abgenommen, und siehe da, die Operation ist ihm über alles Erwarten gelungen und der Steward heute vollständig wieder hergestellt.

Unseres Erachtens wäre durch Rettung eines einzigen Menschenlebens der ganze Zweck, den der Cursus in der Heilkunde verfolgt, nämlich Verunglückten die erste Hilfe zu geben, erreicht. Capitäne und Schiffsofficiere von Segelschiffen werden uns gewiss beipflichten.

Die amtlichen Publikationen über den **Verkehr in japanischen Häfen** verdienen von europäischen Schiffsfahrtsinteressenten eingehend beachtet zu werden. Der Werth, den die eingeführten Güter repräsentirten, ist von 1897 bis 1898 ganz bedeutend gestiegen (von 219 auf 277 Millionen Yen), dagegen hat das Volumen im Allgemeinen abgenommen. Diese Abnahme lässt sich aber nur bei europäischen Schiffen, hauptsächlich britischen, deutschen und norwegischen constatiren, während der Rauminhalt einkommender japanischer und in weiterer Linie auch russischer und amerikanischer Schiffe einen erheblichen Zuwachs erfahren hat. Wenn sich der japanische Gesamtverkehr in gleicher Weise wie im letzten Jahre weiter entwickelt, dann haben europäische Rheder keine besondere Ursache zur Zufriedenheit. Die japanischen stark subventionirten Rhedereien, deren Schiffe den überseeischen Verkehr unterhalten, können in Anbetracht der staatlichen Unterstützung Waaren zu Frachten befördern, die ihnen am Ende des Geschäftsjahres noch einen Ueberschuss gewähren, europäischen Rhedereien aber ein Deficit einbringen würden. Die japanische Regierung zahlt bekanntlich noch bis zum Jahre 1914 die bisher gewährte Schiffsfahrtsprämie, später erwartet sie, dass die Rhedereien auf eigenen Füßen stehen können. Ob sie sich täuscht, mag dahingestellt bleiben. Eine richtige Beurtheilung der Leistungsfähigkeit einer Handelsflotte ist natürlich nur möglich, wenn die Entwicklung aus sich heraus geschieht und nicht künstlich erzeugt wird. Wendet man ein, dass

junge in der Entwicklung begriffene Unternehmen wohl der unterstützenden Hand der Regierung bedürfen, so weisen wir auf den Entwicklungsgang der deutschen Handelsmarine seit der Neugründung des Deutschen Reiches hin. Sie ist ohne Staatshilfe, ohne Prämien und Unterstützungen zu Dem geworden, was sie heute ist, die zweitstärkste Flotte der Welt, des seebeherrschenden Albions gefährlichster wirthschaftlicher Nebenbuhler. Ist eine umgekehrte Folgerung gestattet, dann darf man annehmen, dass das heute mächtige Aufblühen der japanischen Handelsflotte, weil es nicht natürlich, sondern künstlich ist, aufhören wird, sobald der Staatssäckel den Rhedern nicht mehr zugänglich ist. Statt weiterer Worte die nachstehende Tabelle:

Dampfer.	Einfuhr.		Ausfuhr.	
	1896. Tons.	1897. Tons.	1896. Tons.	1897. Tons.
Britisch . . .	1,408,160	1,890,227	1,494,739	1,478,457
Japanisch . .	845,458	650,839	854,544	583,986
Deutsch . . .	329,447	448,126	364,382	346,463
Norwegisch .	152,904	182,774	157,363	151,156
Russisch . . .	175,192	152,247	175,187	152,223
Oesterreich .	41,940	68,798	47,460	68,044
Amerikanisch	101,047	69,467	100,763	74,281
Französisch .	64,860	56,119	71,091	56,038
Segler.				
Britisch . . .	92,577	84,668	98,638	81,846
Japanisch . .	16,073	8,688	18,327	9,333
do. Yunken	20,306	23,378	19,935	23,336
Amerikanisch	38,203	57,357	33,311	54,272
Deutsch . . .	31,700	23,729	33,421	19,912

Der Engländer, besonders der englische Seemann, spöttelt so gerne über den **Deutschen**, als einen dankbaren **Empfänger** sichtbarer **Decorationen**. Orden, die ihm als äusseres Zeichen der Anerkennung für besondere Dienste von seinen Souverainen verliehen werden. Er, der Brite, glaubt nicht nur diese Auszeichnungen vollkommen entbehren zu können, sondern er verurtheilt sie auch, weil der Begriff des »free Briton« angeblich dadurch verletzt würde. Solche und ähnliche Worte hören sich ganz nett und sehr selbstbewusst an. Dass sich aber der stolze Sohn Albions genau wie sein teutonischer Vetter jede äussere Decoration dankerfüllten Herzens um den Hals hängen oder an die »freie« Brust heften würde -- böte sich nur zu dieser Beschäftigung Gelegenheit, dürfte man angesichts nachstehender Worte doch vielleicht annehmen. — »Nautical Magazine«, bekanntlich das Leiborgan britischer Seeleute, insbesondere der Reserve-Seeofficiere, erwähnt eine jüngst von der Königin Victoria abgehaltene Ordensinvestitur, aus der als Decorirte 18 Civilisten, 13 Armeeofficiere und nur 3 Seeofficiere hervorgegangen sind. Mit dem Ausdruck tiefsten Bedauerns, dass solche Ehrenbezeugungen nur sehr selten einen Officier der Handelsmarine treffen, streift das Blatt die der

Bulgaria-Besatzung erwiesenen Auszeichnungen mit folgenden Worten:

»They manage things differently in Germany, as exemplified by the action taken when the liner »Bulgaria« got back safe to Hamburg after a terrible mauling in the North Atlantic during the exceptionally heavy gales of the early days of the current year. She was met by representatives of the Emperor, the Navy and the Army; Admiral Küster congratulated officers and crew on their valour and seamanship, and decorations were distributed etc.«

Also die Geschichte vom Fuchs und den Trauben kennt man in England auch.

## Die Wirkung der französischen Schiffsprämien auf den Schiffsbau.

Von Gustaf Krenke.

Das französische Schiffsprämien-Gesetz von 1881 bewilligte den französischen Werften veränderliche Prämien, je nach dem es Schiffe aus Eisen oder Stahl waren (60 Fr. für die Tonne brutto), aus Holz bei wenigstens 200 T. Gesamtgehalt (40 Fr.) oder aus Holz unter 200 T. Gesamtgehalt (30 Fr.); für die Triebmaschinen und Hilfsvorrichtungen betrug die Prämie 12 Fr. für 100 kg. Neben diesem Prämienantheil der Werften bezogen die Rheder für die in Frankreich gebauten Schiffe eine Schiffsprämie von 1,50 Fr. für die Tonne netto und 1000 Seemeilen, wenn die angelaufenen Häfen mehr als 60 Seemeilen von einander entfernt waren; die Schiffsprämie ermässigte sich um die Hälfte, also auf 0,75 Fr. für französische Schiffe ausländischer Bauart. Dieses Gesetz spornte die Rheder an, aber es hatte ganz entgegengesetzte Wirkungen auf den Bau. Da die englischen Werften ein Schiff in 9 Monaten zu liefern vermögen, während man auf den französischen 20 bis 30 Monate dazu gebraucht; da ausserdem der Ankaufspreis um 25 bis 80 % in Frankreich höher ist als in England, so zögerten die französischen Rheder nicht, ihre Schiffe im Ausland zu kaufen und sie französisiren zu lassen, um dann die halbe Prämie zu beziehen.

Es ist natürlich, dass die Schiffsbauer unter diesen Umständen ein gewaltiges Geschrei erhoben und die Abänderung des Gesetzes von 1881 verlangten. Das neue Gesetz vom 30. Januar 1893 erhöhte demnach die Schiffsbauprämien, schaffte die halbe Prämie für die im Auslande gebauten, aber französirten Schiffe ab und bewilligte den auf französischen Werften hergestellten Schiffen, wenn es Segler waren, eine Schiffsprämie von 1,70 Fr. für die Tonne brutto und 1000 Seemeilen, Dampfern unter gleichen Bedingungen aber nur 1,10 Fr. Das Ergebniss dieses Gesetzes war, dass die Dampferflotte Frankreichs kaum noch Fortschritte machte, während die Seglerflotte im Gegensatz zu allen übrigen Ländern zugenommen hat. Vom 1. Juli

1893 bis 1. Juli 1898 nahmen in England die Dampfer von mehr als 100 T. von 9 544 394 auf 11 168 189 T., also um 17 %, in Deutschland von 1 125 952 auf 1 644 337 T. (47 %), in Italien von 319 327 auf 441 585 T. (38,3 %), in Norwegen von 371 844 auf 618 617 T. (66 %), in Schweden von 221 152 auf 328 555 T. (47 %) und in Japan von 151 773 auf 454 163 T. (200 %), in Frankreich dagegen nur von 902 429 auf 969 390 T. also um 7,3 % zu. Aber selbst diese Zunahme ist nur den unterstützten Postdampfern und der der französischen Flagge ausschliesslich vorbehaltenen Küstenschiffahrt zu danken.

Während also die hauptsächlichsten Schiffahrtsländer ihre Dampferflotten in ungeahntem Maasse im letzten Jahrzehnt vergrösserten, haben sich ihre Segelschiffe vermindert; so gingen vom 1. Juli 1893 bis dahin 1898 in England die Segelschiffe von mehr als 100 T. von 3 243 888 auf 2 497 123 T., also um 23 %, in Deutschland von 609 731 auf 469 644 T. (23 %), in Italien von 476 920 auf 413 893 T. (13,2 %), in Norwegen von 1 338 469 auf 1 024 600 T. (23,4 %), in Schweden von 280 538 auf 224 630 T. (20,1 %) und in Japan von 21 510 auf 17 890 T. also um 16,8 % zurück. In Frankreich dagegen nahmen die Segler von 196 224 auf 208 898 T., also um 5,4 % im gleichen Zeitraum zu. Frankreich ist also dasjenige Land, das trotz aller Begünstigungen die geringste Zunahme an Dampfern aufweist, dagegen allein von allen Nationen seine Segelschifflotte vermehrt.

Man braucht die nützliche Aufgabe, welche die Segelschiffahrt erfüllt hat und noch zu erfüllen ist, nicht zu unterschätzen, man kann auch willig anerkennen, dass sie eine bessere Schule für Seeleute ist als die Dampfschiffahrt und dass ihr gewisse Verkehrsarten noch auf lange Zeit, wenn nicht für immer vorbehalten sind. Alle diese Erwägungen können aber keinen vorurtheilsfreien Beurtheiler darüber täuschen, dass das Werkzeug des modernen Fortschritts der Dampfer ist und dass die künstliche und übertriebene Vermehrung einer Schiffahrtsart, welche alle anderen Nationen als überholt ablehnen, von ungünstigem Einfluss auf die wirtschaftliche Zukunft des Landes sein muss. Die Thatsache steht jedenfalls fest, dass in Frankreich fast nur Segler gebaut werden; denn selbst die Dampfer für die der französischen Flagge vorbehaltene Küstenschiffahrt, einschliesslich der Fahrt zwischen Frankreich und Algerien, werden im Auslande gekauft. Es ist in Rhederkreisen ein ordentliches Segelschiffsfieber entstanden, wie etwa das Goldfieber in Kalifornien, Klondyke oder Transvaal. Alle verfügbaren Plätze auf den Werften der Loire, namentlich in Nantes, an den Küsten der Normandie etc. wurden durch Segelschiffs-Rhedereien besetzt, so dass Dampfer selbst beim besten Willen in Frank-

reich nicht hätten gebaut werden können. Dampfschiffs-Rhedereien, wie Dorbigny und Faustin, Brown und Corblett, Genestal und Delyons etc. gingen zur Segelschiffahrt über. Es entstanden Rhedereien, die von vornherein ihrem ganzen Dasein die Staatsprämien zu Grunde legten; z. B. die Société Celtique maritime stellte in ihren Satzungen den Grundsatz auf, dass während der zehnjährigen Dauer des Prämiengesetzes das ganze Capital getilgt werden muss und der alsdann vorhandene Werth des Schiffsparkes, der noch  $\frac{1}{3}$  bis  $\frac{1}{4}$  des Baupreises beträgt, ein vertheilbares Reinertragniss bildet.

Nach amtlicher Veröffentlichung betrugen die gezahlten Prämien in der Zeit vom 20. Januar 1893 bis zum 31. December 1897, also in 59 Monaten 48 276 404,71 Fr.; davon entfielen auf die Dampfer im überseeischen Verkehr 30 147 402,38 Fr., in der Küstenfahrt 7 454 864,08 Fr., auf die Segler im überseeischen Verkehr 10 477 527,33 Fr., in der Küstenfahrt 196 610,92 Fr. Die Prämien der Segler betrugen also im überseeischen Verkehr ein Drittel derjenigen der überseeischen Dampfer, obwohl Frankreich etwa  $4\frac{1}{2}$  Mal mehr Dampfer als Segler besitzt und ausserdem eine Dampfertonne gleich drei Seglertonnen gerechnet werden kann. Ueberraschender noch ist die Thatsache, dass  $\frac{2}{5}$  der den Seglern zugetheilten Prämien an eine einzige Rhederei, das Haus Ant. Dom. Bordes & Söhne in Bordeaux gefallen sind. Dieses Haus hat in dem genannten Zeitraum im überseeischen Verkehr 4 067 366,82 Fr. und in der Küstenfahrt 57 182,97 Fr., zusammen also 4 124 549,79 Fr. oder durchschnittlich 839 896 Fr. jährlich an Prämien bezogen. Die Rhederei A. D. Bordes & Sohn hat mit einer bemerkenswerthen Zähigkeit an der Segelschiffahrt festgehalten, auch zu jener Zeit, als fast alle Rheder glaubten, dass die Segelschiffahrt in kurzer Frist durch die Dampfer erdrückt werden würde. Im Jahre 1876 konnte dieses Haus 40 Schiffe von fast 30 000 T. Gehalt, eine der grössten damals bekannten Seglerflotten, ausrüsten; heute beschäftigt es einschliesslich der zur Bedienung der Hilfsmaschinen erforderlichen Maschinisten nicht weniger als 1100 Seeleute. A. D. Bordes & Söhne haben sich namentlich dem südamerikanischen Verkehr gewidmet und auch in dem Salpeterverkehr aus Chile bemerkenswerthe Erfolge erzielt. Von 1889 bis 1898, also während der letzten 10 Jahre hat Frankreich aus Chile 1 922 000 T. Salpeter erhalten; davon wurden 1 777 000 T. durch Segler und nur 145 000 T. durch Dampfer befördert. Für derartige Sendungen können Dampfer wegen der niedrigen Frachten nur ausnahmsweise benutzt werden. Im Jahre 1881 wurde der grösste Theil des nach Frankreich eingeführten Chile-Salpeters durch ausländische Schiffe befördert; nur  $\frac{1}{7}$  dieses Verkehrs entfiel auf die



französische Flagge. Während der dem Gesetz von 1893 vorangehenden sechs Jahre wurden nach Frankreich durch Segler 980 860 T. Chile-Salpeter eingeführt, davon 295 849 T. unter französischer und 685 011 T. unter ausländischer Flagge. Während der seit 1893 verflossenen sechs Jahre wurden aber von den eingeführten 1 049 276 T. 534 759 T. unter französischer und nur 514 517 T. unter ausländischer Flagge befördert.

Noch eine andere Wirkung als die Hebung der Segelschiffahrt auf Kosten der Dampfer hat das Prämiengesetz von 1893 gehabt. Das Gesetz von 1881 bewilligte die Prämien nach dem Netto-Gehalt, das Gesetz von 1893 aber auf Wunsch der Rheder nach dem Brutto-Gehalt. Die Folge war, dass der Unterschied zwischen dem Brutto- und Netto-Gehalt, der früher wenig ins Gewicht fiel, ganz bedeutend geworden ist. Dies wurde durch riesige Ueberbauten über dem Laderaum erzielt. Diese vergrössern nicht die Tragfähigkeit des Schiffes, sind wenig kostspielig, vermehren aber den Brutto-Gehalt und demnach die Prämie. Eins der gelungensten Schiffe dieser Art ist der Segler »Dunkerque«, der für A. D. Bordes & Söhne in Rouen gebaut wurde und 1897 vom Stapel lief; er hat 3 338 T. Brutto- und nur 2 498 T. Netto-Gehalt; der Unterschied von 840 T. vermehrt den Prämien-Genuss um mehr als 30 %. Noch grösser ist der Unterschied bei dem zur Petroleumbeförderung bestimmten Segler »le Quevilly« (Rheder Prentout, Bablon und Boniface), der 3 482 bzw. 1 710 T. Gehalt, also einen Unterschied von 1 772 T. aufweist. Der »Dunkerque« hätte für seine erste Reise nach Südamerika (etwa 20 000 Seemeilen) nach dem Gesetz von 1881:  $2\,494 \times 1,50 \times 20 = 74\,940$  Fr. erhalten; nach dem Gesetz von 1893 standen ihm aber  $3\,338 \times 1,70 \times 20 = 108\,952,30$  Fr., also 34 012 30 Fr. oder fast 46 % mehr zu. Da aber das Schiff diese Reise in etwa 7 Monaten zurücklegt, so beläuft sich die Jahresprämie für dieses einzige Schiff auf etwa 170 000 Fr.

Das Gesetz von 1893 endet im Jahre 1903 mit der Maassgabe, dass jedes vor Ablauf des Gesetzes vom Stapel gelassene Schiff noch zehn Jahre lang, vom Stappellauf an gerechnet, die Prämien geniesst. Es ist indessen wenig wahrscheinlich, dass Frankreich von dem einmal betretenen Wege der Prämienwirthschaft abgehen wird. Denn der durch Erlass vom 9. Februar 1897 unter Vorsitz des Handelsministers eingesetzte ausserparlamentarische Ausschuss, der die Mittel, um der Handelsmarine zu Hülfe zu kommen, prüfen sollte, hat sich einstimmig für Beibehaltung der gegenwärtigen Segelschiffahrtspämien und zugleich für Erhöhung der Prämien an die Dampfer ausgesprochen. Ausserdem soll nach dem Beschluss des Ausschusses die 1893 aufgehobene halbe Prämie für französische

Schiffe, wenn auch in geringerer Höhe, wieder eingeführt werden, um die Rheder dafür zu entschädigen, dass sie die für die Kriegsmarine nöthigen Seeleute anlernen und auf französischen Schiffen erhalten. Schliesslich sollen Ausfuhr-Zuschlagsprämien für alle überseeischen Dampfer, die freien Rhedern oder unterstützten Gesellschaften gehören, geschaffen werden.

Es sind ganz erhebliche Opfer, die sich Frankreich zur Förderung seiner Handelsmarine auferlegt. Aber es geht der französischen Handelsmarine wie einem Menschen, dessen täglicher Gast der Arzt und dessen Kaufladen die Apotheke ist. Es geht ihm so leidlich, er macht auch wohl Fortschritte in der Besserung, aber die Lebensfreudigkeit und Thatkraft des Gesunden, der nie einen Heller an Arzt und Apotheke abgab, bleiben versagt. Wie es also fast unmöglich ist, einem siechen Körper gesundes Blut einzupumpen, so ist es auch kaum möglich, Seefahrer zu bilden; sie müssen geboren werden.

### Schiffsverluste im Jahre 1898.

Von »Lloyds Register« sind Angaben über die Schiffstotalverluste aller maritimen Nationen für das Jahr 1898 zur Hand. Wie stets, ist die Publication auch in diesem Jahr grösster Beachtung werth, lassen sich doch aus ihr manche nützliche Schlüsse ziehen. Ehe Das hier geschieht, mag eine Tabelle folgen, deren erste Rubrik die in den einzelnen Ländern beheimathete Räume angiebt, während die übrigen Spalten sich über den Totalverlust auslassen.

Flagge	Dampfer und Segler		Totalverlust		Totalverlust, procentual ausgedrückt	
	Schiffe	Ton.	Schiffe	Ton.	nach Schiffen	nach Raumgult.
Britisch . . .	9,044	15,587,904	217	280,932	2.40	2.23
Ver. Königr. Colonien . . .	2,099	1,077,408	83	44,044	3.95	4.09
Ver. Staaten v. Amerika	3,150	2,448,677	186	101,443	5.90	4.14
Oester.-Ung.	284	349,814	10	11,112	3.52	3.18
Dänisch . . .	760	422,856	17	8,798	2.24	2.08
Holländisch . . .	383	444,450	28	20,536	7.31	4.62
Französisch . . .	1,151	1,179,515	62	52,839	5.39	4.48
Deutsch . . .	1,604	2,113,981	66	49,187	4.11	2.33
Italienisch . . .	1,162	855,478	56	37,113	2.82	4.34
Norwegisch . . .	2,663	1,643,217	196	91,166	7.36	5.55
Russisch . . .	1,159	594,434	42	15,630	3.62	2.63
Spanisch . . .	712	621,143	18	31,144	2.53	5.01
Schwedisch . . .	1,373	552,785	85	31,263	6.19	5.66
And. europ. Länder . .	—	—	36	18,472	—	—
Central- und Südamerika	—	—	21	9,096	—	—
Asien . . . .	—	—	16	16,990	—	—
And. Länder	—	—	2	960	—	—
Total . . .			1,141	820,725		

Da das Bild an Uebersichtlichkeit gewinnt wenn der Verlust der Dampfer und Segler besonders angegeben wird, mögen folgende Angaben Platz finden. (Um Wiederholungen der Ausdrücke »Schiffsanzahl« und »Raumgehalt« vorzubeugen, werden diese Bezeichnungen nur bei dem zuerst und zuletzt genannten Land gebraucht werden.)

Die britische Handelsflotte hat procentual ausgedrückt im Laufe des Berichtsjahres nach Massgabe der Schiffsanzahl 2.05, nach Massgabe des Raumgehalts 2.19 von der Gesamtanzahl resp. vom Gesamttraumgehalt ihrer Dampfer verloren, dagegen 3.45 resp. 2.45 % Segler; die Ver. Staaten, Dampfer: 1.79 resp. 1.67, Segler: 7.26 resp. 6.43; Oesterreich-Ungarn, Dampfer: 2.56 resp. 2.88, Segler: 5.62 resp. 5.23; Dänemark, Dampfer: 0.98 resp. 1.61, Segler: 3.08 resp. 3.35; Holland, Dampfer: 3.28 resp. 3.93, Segler: 14.39 resp. 7.38; Frankreich, Dampfer: 3.89 resp. 4.07, Segler: 7.12 resp. 6.42; Deutschland, Dampfer: 2.35 resp. 1.68, Segler: 7.62 resp. 4.58; Italien, Dampfer: 2.21 resp. 3.57, Segler: 5.62 resp. 5.15; Norwegen, Dampfer: 2.25 resp. 2.18, Segler: 9.22 resp. 7.58; Russland, Dampfer: 0.77 resp. 0.47, Segler: 5.07 resp. 5.73; Spanien, Dampfer: 2.75 resp. 5.32, Segler: 2.17 resp. 2.87 und Schweden, Dampfer: Totalverlust nach der Anzahl 1.52, nach dem Raumgehalt 2.93, Segler: nach der Anzahl 9.76, nach dem Raumgehalt 9.65 %. Von der Gesamtverlustsumme 1141 Schiffe zu 820 725, sind 322 Dampfer zu 463 241 T. und 819 Segler zu 357 484 T.

Das Herstellungsmaterial der verlorenen Dampfer bestand bei 78 zu 141 187 T. aus Stahl, bei 218 zu 307 073 T. aus Eisen und bei 26 zu 4981 T. aus Holz oder Composition. Von den erwähnten verlorenen Seglern waren 23 zu 29 371 T. aus Stahl, 39 zu 36 438 T. aus Eisen und 757 zu 291 675 T. aus Holz oder Composition. Es ist wohl kein Trugschluss, wenn man annimmt, dass der letzteren Kategorie besonders norwegische und nordamerikanische Segler angehörten. Nicht weniger als 352 Segler zu 250 000 T. sind im Laufe des Berichtsjahres aus den Schiffsregistern beider Länder gestrichen. Sie marschiren mit diesen Zahlen bei Weitem an der Spitze, denn England, dessen Segelschiffsflotte nächst dem den grössten Verlust erlitten hat, folgt erst mit 78 Schiffen zu 49 957 T.

Der auffallend hohe Procentsatz an verlorenen holländischen Segelschiffen, wird erklärlicher, wenn man weiss, dass die ganze holländische Segelschiffsflotte nur aus 139 Schiffen zu 88 751 Tons besteht. Der Verlust von 20 Schiffen zu 6547 T. ist also nicht bedeutend, zumal nach Maassgabe des Raumgehalts nur von kleinen Fahrzeugen die Rede ist. Bemerkenswerth ist der geringe Verlust, der von der dänischen und der spanischen Segelschiffsflotte gemeldet ist.

Dass nach Anzahl und Raumgehalt die Dampferflotte der Ver. Königreichs die grösste Verlustziffer aufweist, nimmt bei ihrer gewaltigen Grösse natürlich kein Wunder. Wohl aber ist man versucht ungläubig zu werden, wenn man diesen Verlust nur procentual ausgedrückt vor Augen sieht. Diese Zweifel sind insofern berechtigt, als wir so gerne von der unverantwortlichen Sorglosigkeit sprechen, mit der John Bull zu navigiren pflegt. Wäre diese, allerdings wiederholt bestätigte Annahme, immer berechtigt, dann stände gewiss eine höhere Ziffer als 2.05 % resp. 2.19 % in der Verlustrubrik. Wir können es englischen Schiffahrtsblättern nicht verdenken, wenn sie eine Gelegenheit, die für dem englischen Seemann ein günstiges Zeugniß bildet, nicht unbesprochen vorübergehen lassen. Jedoch ist hierbei Voraussetzung, dass nur die realen Daten dazu benutzt werden, und nicht wie die »Shipping Gazette« es macht. Durch Zusammenstellung der Verlustziffer verschiedener Nationen wird eine Durchschnittszahl gesucht und dann mit dieser operirt. Solche Manöver führen zu gänzlich irrthümlichen Anschauungen.

Das englische Blatt stellt, um die gewiss geringen procentualen Verlustziffern britischer Dampfer und Segler noch geringer erscheinen zu lassen, die darauf bezüglichen Angaben solcher Nationen, deren Handelsflotte über 1 Million Tons (also Britische Colonien, Ver. Staaten, Frankreich, Deutschland und Norwegen) misst, den erwähnten britischen gegenüber. Das heisst, aber erst nachdem die Ziffern der anderen Nationen addirt sind und eine Durchschnittszahl gefunden ist. Hierauf erhält die englische Zeitung folgendes Resultat: Der britische Dampferverlust betrug 2.05, derjenige der anderen genannten Nationen 2.58; beim Segelschiffsverlust sind die Zahlen 3.45 für Grossbritannien und 7.24 für die anderen Nationen.

Es ist nun ebenso einleuchtend, dass durch solche Operationen ein für England überaus günstiges Resultat erzielt werden muss, als dass die auf dieser Basis gefolgerten Schlüsse Trugschlüsse sind. Versucht man dasselbe Experiment beispielsweise mit Deutschland, so lautet das Facit folgendermassen: Der deutsche Dampferverlust nach Maassgabe der Räume betrug 1.68 %, gegen 2.66 der übrigen 5 Nationen und bei Segelschiffen ist die Ziffer für Deutschland 4.58, für die anderen Länder 5.64. Wir haben dieses »Augenverblenden« nun aber nicht nöthig, denn unsere Verlustziffern 1.68 und 4.58, besonders die Erstere, sprechen für sich selbst.

S.

## Die Antwerpener Hafen-Erweiterung.

Ueber den gegenwärtigen Stand der Antwerpener Hafen-Erweiterung giebt das ausserordentliche belgische Staatshaushaltsgesetz für das kommende Jahr einige nicht uninteressante Fingerzeige. Es ist darin eine Creditforderung von 3 Mill. eingestellt, behufs Fortsetzung der 2 km langen Quaianlagen flussaufwärts der Stadt, sowie der Baggerungen unterhalb der Stadt in den Strömungen. Ueber die im Jahre 1896 vorgenommenen Arbeiten lässt sich der Berichterstatter der Budget-commission der mit der Regierung Fühlung hat, weit weniger zuversichtlich vernehmen, als die unmittelbar beteiligten Sachverständigen. Er constatirt, dass die Ergebnisse der 1896 vorgenommenen Arbeiten den daran geknüpften Erwartungen in keiner Hinsicht entsprochen haben. Selbst in Antwerpen bestanden diesbezüglich durchaus irrtümliche Meinungen, welche auf den rein ausserlichen Moment der Verkehrszunahme basierend, den springenden Punkt des Problems ausser Betracht liessen. In Wahrheit verhalte sich die Sache so, dass wenn nicht unverzügliche und energische Schritte zur Lösung der Antwerpener Hafenfrage geschehen, der Entwicklungsfortschritt sehr rasch zum Stillstande kommen und die thatsächlich vorhandene Rückständigkeit des Antwerpener Hafenverkehrs, die jetzt nur eine relative sei, sich in eine endgültige und absolute verwandeln wird.

Zu dieser Anschauung der Sachlage gelangt die Bericht-erstattung auf Grund eines Vergleichs der Geschäftslage in den drei grossen Nordseehäfen Hamburg, Rotterdam und Antwerpen. 1880 standen die genannten drei Plätze einander so ziemlich gleich, doch behauptete Antwerpen die Führung sowohl hinsichtlich des Laderaums als der thatsächlichen Ladungen der im dortigen Hafen ein- und auslaufenden Schiffe. Von Hamburg wurde Antwerpen nur in der Ansehung der Schiffszahl übertroffen, während die durchschnittliche Tonnenzahl per Schiff für Hamburg nur 459 Tonnen, für Antwerpen aber 684 Tonnen betrug. Wenn man als Hauptcharacteristikum der Bedeutung des Hafenverkehrs das Gewicht der eingehenden Waare gelten lässt, so war damals Antwerpen der erste Hafen Europas des nördlichen gesammten Continents. 1897 zeigte die Situation ein völlig verändertes Aussehen. Schon 1885 war Antwerpen sowohl von Hamburg als von Rotterdam überholt, und seitdem hat sich die Situation ohne Unterlass zu Ungunsten des belgischen Hafens verschoben. 1896 wurde Hamburg durch Rotterdam überflügelt. In dem Zeitraum von 1880 bis 1897 hatte der Verkehr Antwerpens sich noch nicht verdoppelt, während der Verkehr Hamburgs sich noch mehr als verdreifacht, jener Rotterdams sich sogar beinahe vervierfacht hatte. 1897 überstieg der Hafenverkehr Rotterdams jenen Antwerpens um 81 Procent, der Hamburger den Antwerpener um 72, d. h. Rotterdam hatte die Stellung erobert, welche Antwerpen im Jahre 1880 behauptete. Zweifellos ist der Verkehr Antwerpens noch in der Zunahme begriffen, aber dieselbe ist dort weit weniger intensiv, als in Hamburg und Rotterdam. Wenn diese Zunahme einstweilen noch andauert, so verdankt Antwerpen solches allein der günstigen Handelsconjunctur, welche den Zeitraum von 1880 bis 1897 characterisirt und an welcher Antwerpen von den drei in Rede stehenden Nordseeplätzen den weitaus geringsten Theil hat.

Gesetzt den Fall, es träte eine Welt-Handelskrise ein, oder auch nur eine Stockung des bisherigen flotten Entwicklungstempos, so würden deren Folgen für Antwerpen in dem Maasse verderblicher sein, als sein Aufschwung hinter dem Aufschwung seiner beiden Festlandsrivalen zurückgeblieben ist. Im Jahre 1891 war schon eine gewisse Verlangsamung der Verkehrs-entwicklung aller drei Häfen zu constatiren. Aber während Antwerpen für das Jahr 1891/92 ein Minus von 533 387 T. verzeichnete, verlor Rotterdam nur 114 747 und Hamburg

hatte gar noch eine Zunahme von 65 585 T. Von 1892 an nahm dann der Verkehr wieder regelmässig zu, nur dass Antwerpen erst im Jahre 1894 den Stand von 1891 wieder erreichte, während Rotterdam schon im Jahre 1893 den Antwerpenern um etwa 600 000 T. voraus war. Hieraus dürfte zur Genüge erhellen, dass der Seehandelsverkehr sich im steigenden Maasse von Antwerpen abwendet, und dass, trotzdem die Ueberlegenheit seiner geographischen Lage dem Antwerpener Platze weder von Rotterdam noch von Hamburg streitig gemacht werden kann, er doch hinter beiden zurückbleibt. Nach wie vor bleibt Antwerpen das natürliche commercielle Aus- und Einfahrtsthor für das westliche Deutschland, das nordöstliche Frankreich und die Schweiz.

Das Netz der schiffbaren Wasserstrassen sowie der Eisenbahnen, welche nach Antwerpen gravitiren, füllt sich von Jahr zu Jahr mehr aus. Auch die Schelde behauptet ihren Rang unter den hervorragenden natürlichen Verkehrsadern Mitteleuropas uneingeschränkt. Der industrielle Aufschwung Belgiens übersteigt die kühnsten Erwartungen. Die Leichtigkeit des Güteraustausches wird durch das in Belgien herrschende Handelssystem in jeder Weise begünstigt und verschafft dem Antwerpener Platze fast alle Vorzüge eines Freihafens. Mithin steht es fest, dass die allgemeinen Prosperitätsvoraussetzungen für Antwerpen in dem Zeitraum von 1880 bis 1897 nicht nur keine Boeinträchtigung erfahren haben, sondern sogar, infolge Aufhebung der Leuchtfeuergebühren und Verbesserung der Hafeneinrichtungen einen neuen Impuls erfahren haben. Aber, und hier ist der springende Punkt, wenn Antwerpen einen Schritt vorwärts gethan hat, so thaten Hamburg und Rotterdam deren zwei und drei. Die Nutzanwendung dieser Lehre fasst der Budgetbericht in der Forderung eines Hafenausbaues in wahrhaft grossem Style zusammen. Es müssen Einrichtungen geschaffen werden, die nicht nur dem Tagesbedürfniss genügen, sondern auf Generationen ausreichen. Derjenige Platz, der hierin das Meiste thut, wird alsbald einen ganz besonders starken Zuspruch erhalten und einer Specialkundschaft theilhaftig werden, die das sicherste Unterpfand einer grossen Zukunft bildet.

Der Berichterstatter schliesst seine beachtenswerthen Ausführungen, indem er betont, dass die commercielle wie die industrielle Zukunft Belgiens auf das Engste mit der Entwicklung des Antwerpener Hafens verknüpft sei, und dass die Entfaltung des belgischen Aussenhandels, der colonialen Action, der belgischen Handelsflotte, die Einrichtung eigener Schiffsbauwerften und zahlreiche andere für die wirtschaftliche Zukunft des Landes ausschlaggebende Fragen ohne Lösung bleiben würden, wenn die Frage des Ausbaues der Antwerpener Hafenanlagen im Sande verlaufen sollte. H. N.

## Rung's Loth.

»Rung's Loth« und »Zum Klima von Nauru«, die Titel zweier von Herrn E. Knipping verfasster und in den Annalen der Hydrographie und maritimer Meteorologie veröffentlichter Abhandlungen, sind uns vom Verfasser in Seperatabdruck gütigst zugesandt worden. Die letztere Arbeit liefert an der Hand jahrelangen Beobachtungsmaterials eine sorgfältige Zusammenstellung aller der Factoren, die, wie Luftdruck, Luftwärme, Feuchtigkeit, Bewölkung, Windrichtung und Stärke etc., in ihrer Gesamtheit das Klima eines Ortes und im vorliegenden Falle das Klima von Nauru ausmachen. Nauru oder Pleasant Island liegt zwischen den Gilbert- und Salomon-Inseln in 0° 26' S. Br. und 166° 56' O. Lg.

Wenden wir uns, da der eben erwähnte Artikel wohl weniger für Seelente als für Geologen und Geographen geschrieben ist, zu »Rung's Loth« oder »Rung's Universal-Bathometer«, wie der Tiefenmesser auch genannt wird. Dem



Verfasser muss Recht gegeben werden, wenn er seine Arbeit mit den Worten einleitet, dass dieses Loth »auf deutschen Schiffen allem Anscheine nach wenig bekannt ist«. Welcher Art und Beschaffenheit das Instrument ist, geht aus der folgenden knappen Darlegung hervor:

»Zu Lothungen während der Fahrt sind auf unseren Schiffen, besonders den Dampfern, die Farbröhren nach Thomson, Bamberger u. A., wie wir sie kurz nennen wollen, wohl am meisten verbreitet; vereinzelt kommen Zählapparate nach Massey, Walker u. A. mit oder ohne Burtboje vor. Rung geht von demselben Gedanken aus, der den Farbröhren zu Grunde liegt, führt ihn aber dann insofern weiter aus, als er einen Theil der in einem Rohre durch den Wasserdruck zusammengedrückten Luft im Augenblick der Grundberührung in einer Luftpumpe absperrt und ihm dann in einer besonderen Messröhre Gelegenheit giebt, sich während des Aufzuges des Lothes bis zur Meeresoberfläche wieder in demselben Verhältnisse auszudehnen, in dem er vorher zusammengedrückt war.«

Dann erklärt Herr Knipping unter Hinweis auf mehrere das Rung'sche Loth darstellende Zeichnungen die Handhabung und Behandlung des Instrumentes. Aus diesen Bemerkungen geht hervor, dass der Apparat nicht nur schneller nach einer Lothung gebrauchsfähig ist, als die mit Farbenröhren versehenen, sondern dass er auch — besonders auf grösseren Tiefen — exacter arbeitet, als jene. Nachdem das im günstigen Sinne lautende Urtheil verschiedener Führer von Kriegs- und Handelsschiffen über das Loth erwähnt ist, kommt der Herstellungspreis des Lothes zur Sprache. Lassen wir hierzu den Verfasser sprechen.

»Kosten. Rung's Loth wird nur in einer Grösse und Güte angefertigt, wiegt 12½ kg und kostet 125 Kr. (146,63 *fl.*). Jede Extraschraube kostet 15 Kr. (16,89 *fl.*), die Transportkiste 10 Kr. (11,25 *fl.*). Für Navigationszwecke allein (bis zu 240 m) stellt sich das Loth also auf 151,88 *fl.*. Der Preis einer Farbröhre beträgt 1 *fl.*, der Neubelag einer gebrauchten Röhre 0,50 *fl.*; der Durchschnittspreis ist demnach rund 0,75 *fl.*; Bleiloth und Schutzrohr für die Farbröhren mögen sich auf 16 *fl.* stellen. Mit diesen Werthen ist die folgende kleine Tabelle berechnet:

Vergleich der Kosten von Farbröhren und Rung's Loth:

Zahl der Lothungen	Farbröhren <i>fl.</i>	Rung's Loth <i>fl.</i>
100	91	152
181	152	152
200	166	152
300	241	152
400	316	152
500	391	152

Die Entscheidung darüber, welcher Apparat schliesslich billiger ist, hängt ganz von der Art der Behandlung ab, die das Loth an Bord erfährt. Geht man so damit um, dass man auf jeder Reise ein Loth oder mehrere verliert, oder rechnet man wenigstens auf einen Verlust bei 100 bis 150 Lothungen, so sind Farbröhren billiger. Behandelt man dagegen das Loth sachgemäss, sorgt vor Allem dafür, dass es nicht von der Schraube getroffen werden kann, und versieht sich mit dem besten Draht, Kabel oder Leine, so ist Rung's Loth billiger, denn dann kann man dasselbe Loth Hunderte und Tausende von Malen gebrauchen. Die grössere Genauigkeit der Angaben von Rung's Loth wird in der Praxis reichlich für die etwas grössere Sorgfalt entschädigen, die es bei der Behandlung vielleicht beansprucht.

Man kann nun angesichts vorstehender Worte, auch ohne Farbröhren-Enthusiast zu sein, doch finden, dass der Verfasser sich nicht ganz vorurtheilsfrei bewegt. Einmal scheint uns das nicht unerhebliche Gewicht des Rung'schen Lothes ein Argument zu seinen Ungunsten, andererseits vergisst Herr Knipping, dass auch bei sachgemässster Behandlung des Lothes und der Leine

an Bord unserer schnellen Dampfer Lothverluste nicht ausbleiben werden. Die letztere Behauptung stützt sich auf eine von kompetenter Seite gemachte Aeusserung im Nautischen Verein zu Hamburg, dessen Mitgliedern der Verfasser seiner Zeit einen Vortrag über Rung's Bathometer hielt. Damals wurde von dem Vertreter einer Rhederei, auf deren Schiffen die sorgfältigste Behandlung erstklassigen Materials üblich ist, bemerkt, dass durchschnittlich auf jeder Reise ein bis zwei Lothe durch Brechen der Lothleine verloren gehen.

Nimmt man an, um Herrn Knipping entgegenzukommen, es ginge auf einem nach New-York fahrenden Dampfer, der in der Nordsee und in der Nähe der amerikanischen Küste lothet, auf zwei Reisen nur ein Loth verloren und nimmt man ferner an, dass auf jeder Reise, etwa hundertmal — bei unsichtigem Wetter mehr, bei sichtigem weniger — gelothet wird, dann würde unter Berücksichtigung der erwähnten Preistabelle der Rung'sche Apparat bedeutend kostspieliger als der jetzt gebräuchliche sein.

Berücksichtigt man aber auch die den Farbröhren fraglos anhaftenden Mängel, als welche Herr K. angiebt:

- 1) Ungleiche innere Weite,
- 2) Oefteres Undichtwerden des oberen Verschlusses, äusserlich nicht erkennbar,
- 3) Mangelhafter Belag oder sein Verderben durch Alter, Feuchtigkeit,
- 4) Eindringen von Fremdkörpern in den Luftraum,
- 5) Abnahme der Scala und infolgedessen Unmöglichkeit genauer Lothungen über 50 Faden,
- 6) Fehler beim Ablesen, wenn das Loth auf die Seite gefallen ist,

so verdienen die Lothe mit Farbröhren, sofern es sich nur zum Messen geringer Wassertiefen, wie in der Nordsee, handelt, den Vorzug.

Zum Messen grösserer Tiefen, sowie an Bord solcher Schiffe, die einem wissenschaftlichen Zweck im Interesse der Meeresforschung etc. dienen, wird das »Rung'sche Loth« entschieden bevorzugt werden. Nicht allein weil es bei grösseren Tiefen genauere Resultate liefert als die Farbröhren, sondern weil dann das Schiff meistens in der Fahrt reducirt und die Gefahr eines Bruchs der Lothleine vermindert wird. Hier macht sich das schwerere Gewicht auch weniger unangenehm bemerkbar. A propos, sollte Herr Rung das Gewicht und den Preis nicht reduciren können?!

S.

## Schiffbau.

**Probefahrt.** Der Norddeutsche Lloyd hat für die Bedienung seiner Schnelldampfer der Linie Genua-New-York in Gibraltar bei der Firma R. Holtz in Harburg einen eigenen Tender bauen lassen. Der kleine Dampfer, welcher den Namen »Undine« trägt, hielt am 31. v. M. seine Probefahrt ab. Mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse in Gibraltar ist derselbe aus Holz gebaut. Das schmucke Schiff hat eine Länge von 24½ m, bei einer Breite von 5,5 m und einer Tiefe von 3,65 m; es ist ungewöhnlich stark gebaut und mit allen Bequemlichkeiten ausgestattet.

**Probefahrt.** Der auf der Werft von Richardson Duck & Co. in Stockton on Tees für Rechnung der Herren A. C. de Freitas & Co., Hamburg, neu erbaute Dampfer »Sparta« hat am 1. September daselbst mit Erfolg seine Probefahrt gemacht. Es wurde eine Geschwindigkeit von 12½ Knoten erzielt. Der Dampfer wird in die Brasil-Linie der Rhederei eingestellt, hat eine Länge von 300', Breite 42' und Höhe 28'6" und eine Tragfähigkeit von 4300 T. Gewicht oder 5500 T. Maass. Er erhielt eine Einrichtung für 24 Passagiere 1. Cl. mit elegantem Rauch- und Damensalon. Die Führung des Schiffes ist Herrn Capitän Porath übertragen.

## Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (August).

Gattung	Dimension	Tonnage	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classifica- tions-Ges.
a. deutsche Werften.						
Kr.	—	—	Reichsmarine	Kaiserliche Werft zu Danzig	Tiger	
FD.	403×47'8"×32'	—	Deutsch-Austral. D.-Ges. Hamburg	Flensburger Schiffbau-Ges.	Itzehoe	G
"	240×32'3"×22'4"	1560	W. M. O'Swald & Co., Hamburg	Tecklenborgs Werft, Geestemünde	Zanzibar	"
"	—	—	Dampfschiff-Ges. 'Argo' Bremen	L. Meyer, Bremen	Duisburg	"
"	98×31×15,6"	780	Tb. Rodenacker, Danzig	Oderwerke, Stettin	Emil Berenz	"
"	284×40×20'	3500	Eine Helsingborger Firma	Howaldtswerke, Kiel	Vera	"
b. englische Werften.						
TD.	335×45×29'6"	—	Lane & Mac Andrew, London	James Laing & Son, Sunderland	Balakani	L.B.
FD.	329×46×23'6"	4650 d.w.	Livingston, Conner & Co., W.-Hartlepool	Wm. Gray & Co., West-Hartlepool	Glenroy	L
"	—	—	Eine Bostoner Firma (U. S.)	Eine Sunderland Firma	Protector	"
"	340×48×28'6"	—	H. Hogarth, Glasgow	Bartram & Sons, Sunderland	Baron Eldon	"
TD.	354×47×29'	5500 d.w.	Bear, Creek Oil Co., Liverpool	Swan & Hunter, Wallsend	Lucifer	"
FD.	340×45×25'9"	5200 d.w.	Liver Ship. Co., Liverpool	L. Thompson & Sons, Sunderland	Lynton	"
"	285×43×21'	—	G. W. Elder & Co., Newcastle	Short Brothers, Pallion	Avondale	"
"	440×51×32'6"	8500 d.w.	Clan Line, Glasgow	Wm. Doxford & Sons, Pallion	Clan Urquhart	"
"	336×48'6"×24'	—	Dale S. S. Comp., Bristol	Wm. Gray & Co., West-Hartlepool	Darleydale	"
PD.	445×54×35'2"	—	Norddeutscher Lloyd	Wigham, Richardson & Co., Newc.	Hannover	G
"	435×54×40	—	Shaw, Savill & Albion Co., London	R. & W. Hawthorn, Leslie & C. Hebburn	Karamea	L.B.
FD.	445' Länge	—	Manchester Line	Furness, Withy & Co., W.-Hartlepool	Manchester Commerce	"
"	368×45'11"×28'4"	—	Hine Brothers, Mairport	J. L. Thompson & Sons, Sunderland	Isel Holme	"
FsD.	107×21×10'9"	—	Eine Huller Firma	Charlton & Co., Grimsby	Alpha	"
FD.	310×40'6"×20'	4000 d.w.	Bristol Line, Bristol	Charles Hill & Sons, Bristol	Bristol City	"
"	290×42'8"×21'9"	—	Kohlen- u. Schifffahrtsges., Rotterdam	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Olanda	"
"	340×49'6"×28'3"	6300 d.w.	Pyman & Co., W.-Hartlepool	Ropner & Son, Stockton	Rokeby	"
"	260×34'6"×16"	—	Cork S. S. Comp. Cork	Wigham Richardson & Co., Newc.	Shieldrake	"
c. schottische Werften.						
FD.	320×46×23'9"	4650 d.w.	MacLay & Macintyre, Glasgow	Rodger & Co., Port Glasgow	Atbara	
"	340×46×28'6"	5800 d.w.	Hugh. Evans & Co., Liverpool	Russel & Co., Port Glasgow	Hillbrook	
DY.	—	—	H. Carnegie, Skibo Castle	Eine Paisley Firma	Seabreeze	L
FD.	326×46×26'2"	2830 gr.T.	Cayzer, Irvine & Co., Glasgow	Blackwood & Gordon, P. Glasgow	Clan Macfadyen	"
2FsD	je 105×21×11'6"	—	Eine Huller Firma	Irvine Shipb. & Eng. Co., Irvine	Jed, Kennet	"
DY.	150×21×13'	300 gr.T.	Lord Malcolm, Poltalloch	Scott & Co., Greenock	Lutra	"
FD.	340×48×26	5450 d.w.	W. Thomson & Co., St. John (N.B.)	Russel & Co., Port Glasgow	Tanagra	L
"	235×34'6"×18'9"	2000 d.w.	Rossija D.-Ges. Riga	R. Duncan & Co., Port Glasgow	Finanzminister Witte	"
"	225×34×16'7"	1700 d.w.	Bailey & Seetham, Hull	Mackie & Thomson, Govan	Pera	"
"	351×48×29	6100 d.w.	Bruusgaard, Kiøsterud & Co., Norwegen	Osb. Graham & Co., Hylton	Hero	LN
PD.	532×59'3"×38'9"	10000 gr.T.	Castle Mail Packet Comp.	Fairfield Shipb. & Eng. Comp., Govan	Kildonan Castle	L
"	430×54×33	—	New-Zealand S. Comp.	W. Denny & Brothers, Dumbarton	Paparoa	"
"	342×42×28	3000 gr.T.	Rennie, Sons & Co., Aberdeen	Hall, Russell & Co., Aberdeen	Insizwa	L
TD.	235×32'6"×21	—	Jacobs & Barringer, Grangemouth	Grangemouth Dockyard Co.	Syrian	"
FsD	119×21×12	—	N. of Scotland F. L. Comp.	Duthie & Co., Montrose	Tyria	B
FD.	—	—	Joseph Fischer & Sons, Newry	Fullerton & Co., Paisley	Rostrevor	L
d. irische Werften.						
PD.	430×54×31	5400 gr.T.	Allan S. S. Line Glasgow	Workmann, Clark & Co., Belfast	Sicilian	L

Ausserdem b) 3 Fischdampfer; c) 1 Fischdampfer und ein hölzerner Schleppdampfer.

Anmerkung. PD. bedeutet Passagierdampfer; FD. Frachtdampfer; FsD. Fischdampfer; Kr. Kriegsschiff; S. Segler; TD. Tankdampfer; FS. Feuerschiff; LY. Lootsen-Yacht; DY. Dampf-Yacht. — G. Germanischer Lloyd; L Lloyd-Register; B Bureau Veritas N Norske Lloyd.

**Dampfbagger für Port Arthur.** Am 3. September verliessen der dritte von den Howaldtswerken für das Russische Marine-Ministerium erbaute Dampfbagger und Klappschuten die Swentine-Mündung, um von deutscher Besatzung nach Port Arthur überführt zu werden. Die 3 Schiffe sind in ihren Hauptdimensionen vollständig gleich ausgeführt, haben eine Länge von 45 m, eine Breite von 9 m, eine Tiefe von 3,75 m, contractliche Geschwindigkeit beladen 7 Knoten. Sie sind mit kräftigen Compoundmaschinen von 300—350 Pferdestärken ausgerüstet und sind die Kessel so reichlich bemessen, dass mit einem Kessel noch  $\frac{3}{4}$  Fahrt erzielt werden kann. Das erste der Schiffe ist in seiner Ausführung den bekannten Klappschuten des Canalamts ähnlich — mit dem Unterschiede jedoch, dass es in seegemässer Weise mit 2 Masten und erhöhten Vor- und Hinterschiff versehen — lediglich zum Transport gebaggerten Bodens eingerichtet, der am Bestimmungsort durch die Bodenklappen des Baggerrutraumes in See geworfen werden kann. Die beiden anderen Dampfer haben ausser dieser Klappeinrichtung mächtige Kreiselumpen zum Sandsaugen.

Die Pumpen saugen durch ein seitlich aus dem Schiffe tretendes auf und nieder bewegliches Rohr und fördern Wasser mit Sand gemischt aus einer Tiefe bis 9 m. Die Kreiselumpen werden direct von der Hauptmaschine getrieben und zwar wird zu diesem Zwecke die Schraubenwelle aus-, die Pumpenwelle eingekuppelt. Die Leistungen der Fahrzeuge wurden durch eine Commission, bestehend aus drei höheren Officiern und Ingenieuren der russischen Kriegsmarine eingehend geprüft und ergaben in jeder Hinsicht zufriedenstellende Resultate. Die beladene Geschwindigkeit überstieg die contractlich bedungene um reichlich einen Knoten, bei beträchtlich geringem Kohlenverbrauch, die Förderung der Pumpen erwies sich als nahezu doppelt so gross wie verlangt. Die Pumpen füllten verschiedentlich den 320 cbm enthaltenden Baggerraum in 18 Minuten mit Sand, während die stipulierte Zeit hierfür 35 Minuten betrug. Um einen Vergleich dieser Leistung mit derjenigen von Eimorbaggern zu geben, sei erwähnt, dass die grössten Eimorbagger wohl 350—400 cbm pro Stunde leisten dürften, während die Pumpenleistung der obigen Fahrzeuge

unter günstigen Verhältnissen fast das Dreifache erreicht. Die kleine Karawane wurde nach Erledigung der Proben seetüchtig ausgerüstet, die Baggerräume mit Kohlen gefüllt und dürfte das erste Fahrzeug demnächst Port Said erreichen, während die anderen beiden, wie bereits gemeldet am 3. September Abend abdampften.

## Vermischtes.

**Prüfungswesen.** Freitag, den 22. September d. J., Morgens 8 Uhr, beginnt in Timmel eine Prüfung zum Seesteuermann. Anmeldungen dazu nimmt bis zum 21. d. M. Herr Navigationslehrer Heidhoff in Timmel entgegen.

**Prüfungswesen.** Montag, den 16. October d. J., Morgens 8 Uhr beginnt in Geestemünde eine Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt und zum Seesteuermann. Meldungen dazu nimmt bis zum 14 d. M. Herr Navigationsschul-Director Junglaus in Geestemünde entgegen.

**Prüfungswesen.** Zur Prüfung von Maschinisten für Seedampfer in Pillau ist ein Termin auf Donnerstag, 21. Septbr. 1899 und eventuell die folgenden Tage angesetzt. Meldungen zu dieser Prüfung mit den vorgeschriebenen Zeugnissen sind unbedingt eine Woche vor dem Prüfungstermine an den Vorsitzenden der Prüfungs-Commission, Geh. Baurath Natus in Königsberg i. Pr. portofrei einzureichen.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 16.—31. August 1899 den Kaiser Wilhelm-Kanal 786 Schiffe, dar. 319 Dampfer (incl. Schlepper) und 467 Segler (incl. Leichter.) An der Durchfahrt theilnahmen sich: 576 deutsche, 107 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 50 holländische, 34 englische, 7 finnische, 6 russische, 1 französisches, 2 belgische und 3 nordamerikanische Schiffe.

**Ist ein Maschinisten-Assistent ein Vorgesetzter?** Des Vergehens gegen die Seemannsordnung angeklagt war beim Landgericht zu Hamburg der Trimmer M. Der Angeklagte wurde zu 3 Monaten Gefängniss unter Anrechnung von 6 Wochen Untersuchungshaft verurtheilt. M., welcher an Bord des Hamburger Dampfers »Fürst Bismarck« angemustert hatte, wurde am 6. Juli von dem Maschinisten-Assistenten R. rauchend in einem Raume des Schiffes, in dem das Rauchen verboten war, angetroffen. R. verwies dem M. das Rauchen in dem Raum und sagte ihm, wenn er wieder rauchen wolle, solle er an Deck gehen. Dort hat dann M. den R. später zur Rede gestellt und denselben ins Gesicht geschlagen. M. erklärt nun, er sei erregt gewesen, weil R. ihn angefahren und ihm das Rauchen untersagt habe, obgleich R. ihm gar nichts zu sagen habe, da er als Maschinisten-Assistent nicht sein Vorgesetzter sei. Ein Sachverständiger erklärt jedoch, M. sei jedenfalls als Maschinisten-Assistent als ein Vorgesetzter des Trimmers anzusehen.

**Der Seeschiffahrts-Verkehr im Hamburger Hafen.** Nach der vom handelsstatistischen Bureau veröffentlichten Uebersicht stellte sich Hamburgs Seeschiffahrt vom 1. Januar d. J. bis ultimo August folgendermassen: Es kamen an 5640 Dampfschiffe (ca. 4,583,720 Reg.-Tons) und 3304 Segelschiffe (ca. 665,305 Reg.-Tons). Im Vorjahre betrug für denselben Zeitraum die Zahl der angekommenen Dampfschiffe 5486 (ca. 4,317,537 Reg.-Tons) und Segelschiffe 2996 (ca. 563,561

Reg.-Tons.) Es gingen ab: 5620 Dampfschiffe (ca. 4,581,477 Reg.-Tons) und 3261 Segelschiffe (ca. 654,348 Reg.-Tons), gegen 5490 Dampfschiffe (ca. 4,365,614 Reg.-Tons) und 2983 Segelschiffe (ca. 543,978 Reg.-Tons) für denselben Zeitraum des Vorjahres. — Von den aus transatlantischen Häfen angekommenen Schiffen waren 1100 beladen und 2 leer; von europäischen Häfen sind angekommen 5394 beladene und 2449 leere Seeschiffe, während in demselben Zeitraum im vorigen Jahre ankamen 1098 beladene und — leere bez. 5177 beladene und 2207 leere Seeschiffe. Es gingen von Hamburg ab: nach transatlantischen Häfen 797 beladene und 86 leere Schiffe, nach europäischen Häfen 5903 beladene und 2095 leere Seeschiffe, gegen 777 beladene und 94 leere bezw. 5533 beladene und 2049 leere Schiffe in demselben Zeitraum des Vorjahres. — Ausserdem sind im Jahre 1899 9 Schiffe mit ca. 5890 Reg.-Tons (1898 19 Schiffe mit ca. 18943 Reg.-Tons) in Havarie und Eises wegen von der Unterelbe wieder zurückgekommen. — Unter den 8944 angekommenen Seeschiffen befanden sich 972 Kohlenschiffe. (1898: 795).

**Die russische Freiwilligen-Flotte.** Ueber die Thätigkeit der russischen Freiwilligen-Flotte im Jahre 1898 giebt ein Odessaer Blatt, die »Odesski Listok« folgende Anhaltungspunkte. Ausser den 19 Dampfern der Flotte mussten zum Transport von Soldaten, Emigranten, Verbrechern und Ladung, hauptsächlich Munition, von Odessa nach der ostasiatischen Küste noch drei Dampfer gechartert werden. Diese 22 Schiffe beförderten von ostwärts 1091 Cajütspassagiere, 14816 Soldaten nebst deren Angehörigen, 4391 Emigranten und 1534 Verbrecher; ferner 80000 T. Ladung, von denen allein ca. 50400 T. Gouvernementsgüter waren. Westwärts, also vom fernen Osten nach Odessa, gingen 460 Cajütspassagiere und 4333 andere Soldaten und Emigranten; ausserdem wurden 30000 T. Ladung transportirt. Weitere Verwendung fanden die Dampfer als Transportschiffe der nach Creta gesandten russischen Truppen, ebenfalls dienten sie zur Ueberführung von Rekruten und Reservisten von russischen Festungen nach dem Aushebungsort. Das russische Blatt knüpft an diese Erörterung die Hoffnung, dass durch die Besitznahme von Porth Arthur und Takuan der Personen-Verkehr und Waaren-Transport für 1899 umfangreicher sein wird.

## Kleine Mittheilungen.

**Die Deutsche Levante-Linie, Hamburg,** durfte am 6. Sept. auf ein zehnjähriges Bestehen zurückblicken. Eine von grossen Erfolgen begleitete Vergangenheit liegt hinter ihr, eine zu den schönsten Erwartungen berechnete Zukunft steht ihr bevor. Der Director, Herr Generalconsul J. Kothe, dessen umsichtiger Leitung allgemein anerkannt zum grössten Theile der glücklichen Entwicklungsgang der Rhederei zugeschrieben werden darf, wurde am Jubiläumstage durch feierliche Ueberreichung einer Glückwunschadresse durch Angestellte der Linie überrascht. Die Deutsche Levante-Linie verfügt zur Zeit über einen Schiffspark von neunzehn erstklassigen Dampfern, darunter Fahrzeuge, die allen Anforderungen der Neuzeit mit Bezug auf Passagierbequemlichkeit und Schnelligkeit entsprechen. In nicht minder gutem Rufe steht die Pünktlichkeit, mit der alle der Rhederei anvertrauten Güter ihren Empfängern »in good order and condition« abgeliefert werden. Dass sich nach weiteren zehn Jahren Gelegenheit bieten möge, Worte ähnlichen Inhalts mit derselben Ueberzeugung wie heute wiederholen zu dürfen, sei unser Wunsch.



Der Handelsverkehr Kameruns weist einen erfreulichen Fortschritt auf. Es belief sich der Gesamtthandel Kameruns 1891 auf 8 854 000 *M.*, 1895 auf 9 747 900 *M.*, 1897 auf 9 712 100 *M.*, 1898 auf 13 898 300 *M.*. Das Jahr, das bisher seit der Erwerbung Kameruns den grössten Verkehr zeigte, 1894, mit 10 932 600 *M.*, wird von 1898 stark in den Schatten gestellt. Die Einfuhr hatte 1898 einen Werth von 9 296 700 *M.*, die Ausfuhr einen solchen von 4 601 600 *M.*, die Höhe der ersteren ist bisher nie, die der letzteren nur einmal, 1893, erreicht worden, wo sie sich auf 4 633 300 *M.* belief.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 6. September. Das Andenken an den verstorbenen Herrn Capt. v. Frankenberg, Mitglied des Vereins, wird in üblicher Weise geehrt. Vom Stettiner Seeschifferverein ist ein Schreiben eingegangen, die Antwort auf einen Brief, in dem Mittheilung über die Statutenänderung gemacht war. Aus der Stettiner Auslassung geht hervor, dass die Angelegenheit den Verein bald beschäftigen wird. Nachdem eine interne Sache zur Zufriedenheit schnell erledigt wird, erinnert der Vorsitzende an das bevorstehende 150jährige Jubiläumsfest der Hamburger Navigationsschule. Der als Gast anwesende Oberlehrer des Instituts, Herr Dr. Bolte, entwirft einen kurzen geschichtlichen Rückblick der Schule (siehe letzte Nummer der *«Hansa»*) und theilt mit, dass von einer officiellen Festlichkeit aus Anlass des Jubiläums höchstwahrscheinlich abgesehen werde. Unter dieser Berücksichtigung greift eine lebhafte Debatte über die Frage Platz, ob es zweckentsprechend sei, seitens alter und junger Schüler der Anstalt eine festliche Kundgebung zu veranstalten. Die Anregung, es müsste von den jetzigen Navigationsschülern der erste Schritt gethan werden, findet allgemeine Zustimmung. »Der Verein steht dem Vorschlage, das 150jährige Jubiläum der Hamburger Navigationsschule durch eine Festlichkeit zu begehen, sehr sympathisch gegenüber.« — Hierauf werden die an den preussischen Handelsminister seitens des Verbandes Deutscher Seeschiffvereine gerichteten Eingaben, betr. Verbesserung der Feuer- bzw. Nebelsignale auf Helgoland, Arcona, Jershöft, Oderbank, Fehmarnbelt, verlesen. Nach Erledigung weiterer interner Angelegenheiten wird die Sitzung geschlossen.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Die am 31. August abgehaltene Versammlung, welche um 9 Uhr eröffnet wurde, fand unter Leitung des Vorsitzenden statt. An Eingängen waren zu verzeichnen: Schreiben von Mitgliedern von Lagos, Bridgewater, Sfax (Tunis) und hier. Verlesen wurde sodann aus der No. 34 der *«Hansa»* der Artikel des Vereins Deutscher Seeschiffer und der eines Mitgliedes des Vereins Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona, welche beide zu dem gehässigen Inhalte eines Artikels in den *«Hamburger Nachrichten»* vom 15. v. M. Stellung nehmen. Es wurde besonders darauf hingewiesen, dass von Seiten des Seeschiffer-Vereins dem Artikelschreiber in den *«Hamburger Nachrichten»* die Unrichtigkeit seiner Behauptung, dass der Schiffer-Verein die angeblich vorhandene Spaltung im Verein Deutscher Seesteuerleute benützt habe, um durch Statutenänderung seine Mitgliederzahl erhöhen zu können, nachgewiesen wurde. Die Versammlung sah davon ab, zu dem in nichts zusammenfallenden Artikel der *«Hamburger Nachrichten»* weiter Stellung zu nehmen, es wäre dem Schreiber desselben zu viel Ehre angethan, wenn irgend ein weiteres Wort hierüber fallen gelassen würde. Weiterhin wurde ein Artikel der

*«Neuen Hamburger Zeitung»* über die Unterschlagungsaffäre bei der Hamburgischen Seebefugungsgenossenschaft verlesen, in welcher der Vorsitzende der Seebefugungsgenossenschaft, Herr C. Ferdinand Laeisz die näheren Umstände bekannt gab, unter welchen eine solche nur möglich gewesen sei. Es wurden hierauf vom Vorsitzenden die anwesenden Mitglieder durch einen längeren Vortrag über den Zweck des »Flotten-Vereins« aufgefordert, diesem beizutreten und sodann die Versammlung geschlossen.

## Sprechsaal.

(Eingesandt.)

Sehr geehrter Herr. In No. 20 der Zeitschrift ist auf Seite 230 eine Abhandlung abgedruckt, zu der ich mich in einzelnen Stellen äussern möchte. In der Behandlung der Frage, ob es empfehlenswerth sei, wenn die Steuerleute — besonders die »jüngeren Herren« — einen »grossen« Theil ihrer Freiwoche den Passagieren widmen, lassen sich gegen einzelne Punkte doch wohl begründete Einwendungen erheben.

Dass der ausgezeichneteste Seemann unter Umständen ein unbrauchbarer Capitän eines Passagierdampfers sein kann, liegt klar auf der Hand. Der Passagier will heutzutage nicht als lebendes Collo verschickt werden, sondern verlangt von der betreffenden Rhederei gentlemanlike Behandlung und grösstmögliche Rücksicht auf sein persönliches Wohlbefinden. Hierzu ist vor allen Dingen nothwendig, dass dem Betreffenden an Bord das Gefühl beigebracht wird »Der Capitän und die übrigen Schiffsangestellten kümmern sich persönlich um Dich.« Es ist dies für einen hierin Bewanderten und Geschickten oft durch Kleinigkeiten zu erreichen. Ein paar liebenswürdige Worte, wenn man den Passagier sieht, ein kurzes Gespräch und Erkundigung nach seinem Befinden und seinen Wünschen. Kurz, das Zeigen einer gewissen Theilnahme, die der Angestellte dem Passagier persönlich entgegenbringt.

Ist es nun dem Schiffsofficier verboten, mit dem Passagier zu verkehren, woher in aller Welt soll er dann, zum Capitän ernannt, die leichten, liebenswürdigen Umgangsformen und das entgegenkommende Benehmen heinnehmen, dass nun einmal jetzt für einen Passagiercapitän nothwendig ist. Gehört zu irgend einer Meisterschaft Uebung, so sicherlich zu dieser und ist es daher durchaus nothwendig, dass sämmtliche Herren mit den Passagieren in Verkehr treten, namentlich auch die jüngeren. Eine für die Passagiere an Bord veranstaltete Festlichkeit würde meistens ohne die Betheligung einzelner Angestellten traurig ausfallen. Fast immer muss den Passagieren erst ein Impuls gegeben werden. Da muss eben ein Theil der Schiffsofficiere heran, um dies zu bewerkstelligen, um, wie man sagt »Leben in die Bude« zu bringen. Wenn hierzu vornehmlich die jüngeren Herren herangezogen werden würden, wäre das ganz in der Ordnung. Die älteren Herren wären von der Theilnahme ganz entbunden oder könnten sich bald zurückziehen. Müssiges Gerede der Passagiere, dass der Wach-Officier sich vorher durch Theilnahme an einer Festlichkeit ermüdet, würde garnicht aufkommen.

Selbstverständlich wäre ein Uebermass wie bei allen andern Dingen, auch im Verkehr mit Passagieren von Uebel. Da sorgen eben der Capitän und die älteren Collegen dafür, dass Alles in den rechten Grenzen bleibt und der richtige Tact gewahrt wird. Gelegentliche Winke seitens des Capitäns unter dessen Augen sich ja der Verkehr mit den Passagieren bewegt, werden genügen, um die Herren auf etwaige Fehler aufmerksam zu machen und sie dieselben in Zukunft vermeiden lassen. Es fällt nicht immer leicht, den richtigen Anknüpfungspunkt zu finden und sich derartig zwischen den Passagieren zu bewegen, dass Keiner sich zurückgesetzt fühlt. Die höchste Kunst ist

es, dem Einzelnen das Gefühl beizubringen, dass er sich innerlich für den Bevorzugten hält. Einen Reichspostdampfer sicher und ungefährdet nach Australien und Ostasien hin- und zurückzubringen, hält nicht schwer, aber am Ende der Reise der Rhederei berichten zu können, dass alle Passagiere zufriedengestellt waren, ist ein angenehmes Gefühl für den Capitän, der 6 Wochen lang Passagiere an Bord hatte, welche während der ganzen Zeit nichts zu thun hatten, als angestrengt darüber nachzudenken, was ihnen wohl fehlen könnte.

Dass ein Wachofficier -- ob es nun ein schneller oder langsamer Dampfer ist -- nach einer Wache der Ruhe und Erholung bedarf, ist sicher. Muss er von den 24 Stunden des Tages 12 auf der Brücke zubringen, so ist der Rest unumgänglich nöthig, um die laufenden Arbeiten, die seine besondere Stellung an Bord mit sich bringen, zu erledigen, sich zu reinigen, seine Mahlzeiten einzunehmen und sich auszurufen. Auf derartigen Schiffen darf natürlich der Schiffsofficier seine Freizeit nicht zum Theil mit Passagieren verbringen, ohne dass schädliche Nachwirkungen auf seinen Dienst ausgeschlossen sind.

Der Steuermann, welcher sein Leben lang das Zweiwachensystem durchmacht, wird dann eben eine Maschine, deren Leben sich zwischen Koje, Esszimmer und Brücke abspielt, und sich hier beim besten Willen, um nichts ausser dem Allernächsten, was die jedesweilige Ausführung seines Berufs mit sich bringt, kümmern kann. Derselbe kann nicht einmal ein Buch zur Hand nehmen, um sich in seinem Beruf über das Neue auf dem Laufenden zu erhalten, geschweige, dass er sonst an seiner Bildung weiter arbeiten kann.

Wie anders liegen die Verhältnisse bei dem Dreiwachensystem. Der betreffende Schiffsofficier kann von den 8 zusammenliegenden Stunden Freizeit gerne etwas dem Verkehr mit Passagieren widmen. Er behält zu seiner Weiterbildung noch immer Zeit übrig und kann auch vollkommen ausgeruht, seinen Dienst übernehmen. Er wird im Verkehr mit den Passagieren auf andere Gesichtspunkte gebracht und geistig angeregt, lernt zugleich die Bedürfnisse der Passagiere kennen und bereitet sich zu seiner späteren Stellung vor.

Die Schlussfolgerung, dass das Zweiwachensystem vor dem Dreiwachensystem den Vorzug verdiene, weil es den Verkehr mit den Passagieren ausschliesst, scheint mir keine ganz glückliche.

Das Hauptstreben unsererseits, dem kein mit der Seemannschaft in Verbindung Stehender seine Anerkennung versagen wird, ist darauf gerichtet, in der Gesellschaft eine bessere Stellung einzunehmen. Wenn Sie nun einwenden, dass sich Jeder seine Stellung durch seine eigene Persönlichkeit schaffen kann, so werden Sie auch zugeben müssen, dass dieses ohne einen gewissen Bildungsgrad nicht möglich ist. Unser Ersatz geht in einem Alter zur See, in dem seine wissenschaftliche

Bildung durchaus nicht als irgendwie abgeschlossen betrachtet werden kann. Die nächsten Jahre hat er vollauf zu thun, um sich die Anfangskenntnisse für sein späteres verantwortungsvolles Amt anzueignen. Diese Kenntnisse sollen durch das Bestehen der Schifferprüfung keineswegs abgeschlossen sein. Der Capitän eines unserer Passagierschiffe zum mindesten soll mit allen Neuerungen seines Berufs vertraut sein und über allgemeine Fragen des Lebens so bewandert sein, dass er auch eine Unterhaltung führen kann, die Gegenstände berührt, welche nicht direct mit seinem Beruf in Berührung stehen. Wann soll sich denn nun Jemand diese Kenntnisse aneignen, der sein ganzes Dasein bis zur Beförderung zum Capitän gezwungen ist, auf der Brücke oder in der Koje zuzubringen, ohne Verkehr mit der Aussenwelt.

Geben Sie den Herrn Zeit für ihre Weiterbildung arbeiten zu können und Gelegenheit, sich auch mit Menschen aus der Gesellschaft aussprechen zu können und sich unter diesen bewegen zu lernen, so findet sich das Andere von selbst.

Auf See, den 28. Juli 1890.

F. B.

(Wenngleich wir in vielen Punkten nicht mit dem Verfasser übereinstimmen, ist der Abdruck des Artikels doch erfolgt, damit das Princip der »Hansa«, möglichst alle Ansichten zu Wort kommen zu lassen, keine Beeinträchtigung erfährt. Es scheint, als wenn Herr F. B., der keineswegs mangelnder Erfahrung im Umgang mit Passagieren bezichtigt werden soll, doch über die Bedürfnisse und Anschauungen der Cajüts-Passagiere im Irrthum ist. Soweit uns bekannt, bilden sich unter den Passagieren nach den ersten Tagen des Beisammenseins an Bord, kleinere Gruppen, deren einzelne Glieder, weil sie in socialer Hinsicht, nach Bildungsgrad sowie Charaktereigenschaften zu einander passen, am liebsten ungestört zu verkehren wünschen. Aus diesem Grunde entbehren sie es kaum, wenn die Officiere, statt sich zu ihnen zu gesellen, sich nur auf ganz förmliche Höflichkeitsphrasen beschränken. Dass die Officiere, soweit es sich mit der Disciplin an Bord verträgt, Alles thun werden und thun müssen, um den Passagieren den Aufenthalt an Bord angenehm zu machen, ist gewiss. Nur glauben wir, Dieses kann auch erzielt werden, ohne dass die Schiffsangestellten Verkehr mit den Passagieren pflegen und gewissermassen die Obliegenheiten eines »maitre de plaisir« auf sich nehmen. — Andererseits sind wir erfreut, Herrn F. B. zustimmen zu können, so lange er sich mit der Hebung des Standes beschäftigt. Die »Hansa« wird, wie bisher, es stets als ihr vornehmstes Ziel betrachten, dazu beitragen zu dürfen, dass der Stand deutscher Capitäne und Schiffsofficiere in wirtschaftlicher wie socialer Beziehung gehoben werde. D. R.)



# Georg Voss & Co.,

Inhaber Guido Zische.

Naxos-Schmirgelwerk.

\* gegründet 1862, \*

Deuben, Bez. Dresden.

Schmirgelwaaren aller Art,

## Rubinit-Abziehsteine,

besser als jeder natürliche Abziehstein. Anerkannt bewährt.

Wir stellen Mustersteine in verschiedenen Körnungen zu Prüfungszwecken zur Verfügung. Jeden nicht zusagenden Stein nehmen wir auf unsere Kosten zurück.

**Fräser-Schleifscheiben**, Marke „Psychrophor“,

**Schmirgel-Schleifscheiben** für alle Zwecke,

**Carborundum-Waaren aller Art.**

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-Handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-Handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-Handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Bellagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 37.

Hamburg, den 16. September.

XXXVI. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnen-Schiffahrt — Eine Deutsche Nautische Zeitschrift vor fünfzig Jahren. — Seeamtsverhandlungen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenbericht — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Der englische Maschinenbauer-Ausstand im vorigen Jahre sowie der Strike der Hamburger Hafenarbeiter im Jahre 1896/97, Bewegungen, deren Einfluss sich auf weite Schichten der Bevölkerung erstreckte, waren inscenirt, nachdem die Strikenden vorher in geeigneter Weise erbittert, aufgestachelt, ja will man weiter gehen, begeistert für die heilige Sache gemacht waren. Solche Manipulationen sind, wenn ein Arbeiterausstand überhaupt Aussicht auf Erfolg haben will, unbedingt erforderlich. Ohne Aufopferung und Begeisterung, die nur bei vorhandener Leidenschaft oder Erregung möglich sind, ist ein Ausstand für die Strikenden weiter nichts als eine Kette endloser Entbehrungen und Beschränkungen ohne jede Beimischung von Selbsttäuschung oder wenn man will von Poesie.

Im Ver. Königreich, dessen organisirte Arbeiterschaft und nicht minder dessen agitatorisch thätige Leiter doch am Besten wissen mussten, dass ohne die erwähnten Begleiterscheinungen jeder ins Leben gerufene Strike zur Farce wird, haben wir gesehen, dass das Sprichwort »Erfahrung macht klug« sich nicht überall bewährt. Bezahlte und nichtbezahlte Agitatoren hielten prahlerische Reden, veröffentlichten

drohende an die Rheder gerichtete Bulletins, ja sie benahmen sich, als ob am 4. September, der für den Seemannsstrike ausersehene Eröffnungstag, die durch Capital befestigte Macht, ein Attribut der Rheder, in ihre Hände gelegt werden sollte. Sogar der alte M. P., Mr. Wilson, ein an Misserfolgen und Enttäuschungen reicher Mann, billigte als Führer des Ganzen nicht nur die lächerlichen Redensarten, sondern überbot seine ihm unterstellten Personen noch an Geschmacklosigkeiten. Dass nach solchen Vorbereitungen die Urheber des Strikes Schiffbruch erleiden mussten, war vorauszusehen. Und doch gab es wohl Niemand, der an ein so elendes Fiasco geglaubt hat, wie es die Herren Wilson, Connorty und Genossen — Tom Mann war nicht dabei — bis jetzt gemacht haben. Selbst zugegeben, das ganze in Scenesetzen des Strickes sollte — einzelne englische Zeitungen behaupten es wenigstens — nur dazu dienen, den Arbeitgebern, also in diesem Falle allen Rhedern, die Schlagfertigkeit der Organisation zu beweisen, also weiter nichts als eine Drohung sein, selbst dann muss man sagen, ungeschickter und plumper hätte das Melodrama nicht gespielt werden können. Die Macht der »Shipping Federation«, schon früher von grosser Bedeutung, ist erheblich befestigt worden. Die der Federation schon immer treuen Mitglieder aus dem Seemannsstande sind ihnen



geblieben; die Zaudernden, noch in der Wahl zwischen »Union Trade« und »Shipping Federation« Unschlüssigen sind zu letzterer hinübergezogen und die alte Gewerkschaftsgarde ist in ihrem Glauben an die Macht ihrer Organisation erschüttert worden. Die Verhältnisse haben sich geändert. Wie Frankreich in politischer Beziehung ist England im Gewerkschafts- und dessen verwandten Strikewesen ein Versuchsland, ein grosses Laboratorium. Das hat sich auch jetzt wieder gezeigt. Wenn auch die jüngsten Versuche ins Wasser gefallen sind, so haben sie doch bewiesen, dass ein grosser Strike niemals unverhofft kommen kann, sondern wochen- ja monatelanger Vorbereitungen bedarf. Es ist ja immerhin möglich, dass sich der »Strike« noch einige Zeit hinzieht und wie bisher zu Belustigungen anstatt zu Befürchtungen Anlass giebt, eine Bewegung im Maassstabe des Maschinenbauer-Ausstandes ist er aller Voraussicht nach nicht. Da Mr. Havelock Wilson geäussert haben soll, er werde seine bewährte Kraft nicht wieder in den Dienst von Lohnbewegungen stellen, falls sich nicht alle Seelente, Heizer und Dockarbeiter an diesem Ausstand betheiligen, darf man wohl annehmen, den Namen Wilson nur noch als Parlamentsglied in den Zeitungen wieder zu finden.

Dass der durch Wilson und Consorten am 4. September **proklamierte Seemannsstrike** immerhin noch Thörichte gefunden hat und wahrscheinlich auch noch Weitere finden wird, die sich weigern zur alten Heuer zu mustern, ist erklärlich. Aber im Allgemeinen kann man doch sagen, der englische Matrose und Heizer ist einsichtsvoller als seine Berater. Er trägt seine Knochen nicht zu Markt, um das Prestige der gewerbsmässigen Unruhestifter zu erhöhen, sondern er mustert, weil ihm die Macht der »Shipping Federation« bekannt ist, unbekümmert um Strikeposten, wo sich ihm Gelegenheit bietet. Ganz besonders gilt dieses für die Nordostküste der Ver. Königreichs. In London, Liverpool und Cardiff, wo die Seemanns-Organisation in Blüthe steht, sollen vereinzelte Dampfer durch den Strike kurzen Aufenthalt gehabt haben. Hierdurch ist bewiesen, dass der Matrose und Heizer, wenn von Einflüsterungen frei, keineswegs gewillt ist, in eine Lohnbewegung einzutreten, sondern nur der »Noth gehorchend, nicht dem eigenen Triebe« behandelt hat. — Wir werden, falls sich bis zur Herausgabe der nächsten Nummer noch Gelegenheit bietet von einem »Strike« zu sprechen, wieder darauf zurückkommen.

Der **Unfall des Flensburger Dampfers „Georg“** vor dem Flensburger Seeamt verhandelt, soll noch ein oberseeamtliches Nachspiel haben. Trotzdem das Seeamt den reichscommissarischen Antrag auf Patententziehung »unverständlich« fand — ein bis dahin in den Annalen deutscher Seeämter noch nicht gemeldetes Vorkommniss — hat der Herr Reichscommissar, Capitän z. S. z. D. v. Treuenfels beim Kaiserlichen Oberseeamt Berufung eingelegt. Mit uns werden alle Seeleute auf die Begründung gespannt sein, die der Reichscommissar in Berlin für seine Antragstellung anzuführen gedenkt. Wie wir aus Flensburg erfahren, soll Herr v. Treuenfels schon wiederholt gegen seeamtliche Sprüche in Flensburg Revision eingelegt haben, ohne immer erfolgreich gewesen zu sein. Wir werden später sowohl die Oberseeamtsverhandlung in extenso hier zum Abdruck bringen als auch einige Notizen verwerthen, die uns von geschätzter Seite mit Bezug auf die Flensburger Seeamtsverhandlung zugegangen sind.

Der letzte Jahresbericht des britischen Generalconsuls in Berlin hat die Bewohner an der anderen Seite des Canals nicht übermässig erbaut, ist doch darin nachgewiesen, dass **Englands** Hauptexportartikel, die **Steinkohle**, im letzten Jahre um  $6\frac{1}{2}\%$  **weniger** als im Vorjahre nach Deutschland ausgeführt ist. Diese Abnahme in der nach Deutschland beförderten Kohlenmenge hat auf die Gesamtkohlenausfuhr aus dem Ver. Königreich einen Einfluss von  $1\frac{1}{2}\%$  ausgeübt. Nach der Beurtheilung des britischen Consuls, der wir im Allgemeinen zustimmen können, ist der monatelange Ausstand der walesischen Grubenarbeiter, sowie der spanisch-amerikanische Krieg auf die erwähnte Reduction zurückzuführen. Der Strike übte auf den Preis walesischer Kohlen einen nachtheiligen Einfluss aus, den die deutschen, insbesondere die westphälischen Grubenbesitzer zur Erweiterung ihres Umsatzes ausnutzten. Am Auffallendsten trat die Abnahme britischer Kohlen in den baltischen Häfen, die aus den oberschlesischen Minen versehen wurden, hervor, nämlich um 12 %. In Hamburg, das beinahe die Hälfte aller nach Deutschland verschifften britischen Kohlen aufnimmt, betrug die Abnahme  $4\frac{1}{2}\%$ , während andererseits die aus Westphalen kommende Kohlenzufuhr ca. um 14 % stieg. Vor zehn Jahren waren die Verhältnisszahlen britischer und westphälischer Kohlen, als Import nach Hamburg, 2 zu 1; heute sind sie 5 zu 4. Der Consum britischer Kohle in Berlin nahm ebenfalls um  $11\frac{1}{2}\%$  ab. Insgesamt bezog Deutschland im Jahre 1898 aus Grossbritannien 4 506 163 T. Kohlen, gegen 4 803 153 T. im Vorjahre.

Den auf **New-York** fahrenden Seeleuten werden schon wiederholt die Ansammlungen von **Rauch** und **Dunst** aufgefallen sein, die, gleich undurchsichtigen Wolken auf dem Wasserspiegel lagernd, einestheils durch die Oel-Raffinerie bei Bayonne, an der New-Jersey Seite, andererseits durch die ebenfalls dort gelegenen Kupferwerke erzeugt werden. Während der Sommermonate ist die Luft in der Hafeneinfahrt durch diese Ausdünstungen so geschwängert, dass die schon an und für sich bei dem dort regen Verkehr recht schwierige Navigation noch beträchtlich erschwert wird. Collisionen infolge der so künstlich erzeugten Luftunsichtigkeit sind schon wiederholt vorgekommen, ohne dass bisher von kompetenter Seite versucht ist, die Ursache des Nebels aus der Welt zu schaffen. Dass die Lootsen als die zunächst beteiligten nicht schon längst beschwerdeführend vorgegangen sind, hat einen natürlichen Grund. Die erwähnte Oel-Raffinerie ist Eigenthum der bekannten Standard Oil Company und die Erzeugnisse dieses Etablissements dienen zahlreichen Schiffen als Ladung, bringen also vielen Lootsen lohnende Beschäftigung. Wie wir nun erfahren, hat sich Leutnant J. C. Fremant, Supervisor des New-Yorker Hafens, der Sache angenommen und einen Bericht an das Kriegs-Departement erstattet. Hat der Schritt Erfolg, wie man es allgemein erwartet, dann werden die genannten Werke ihr Domicil an einem anderen Orte aufschlagen müssen. Jedenfalls wird der Schifffahrt damit ein grosser Dienst erwiesen.

Am 6. September ist der **White-Star-Liner „Oceanic“** von Liverpool aus in See gegangen; es ist seine **erste Reise**. Die englische Presse hat zu diesem Ereignisse verschiedene Commentare vom Stapel gelassen. Trotz mancher Verschiedenheiten unter einander sind alle Zeitungen darin einig, dass die Indienstellung des **Leviathans** eine Epoche im nördlichen transatlantischen Passagierverkehr bedeutet. Ein Zeitabschnitt, nicht weil **„Oceanic“** das an Raumgehalt grösste Schiff der Welt ist, sondern weil die **White Star Line** durch Einreihen dieses neuesten Bauerzeugnisses in ihren Schiffspark bewiesen hat, dass es ihr nicht so sehr auf schnelle als auf pünktliche Ablieferung ihrer Passagiere ankommt. (Bekanntlich soll **„Oceanic“** nicht mehr als 20 Seemeilen p. h. laufen.) Hat Mr. Ismay wirklich die ihm von der Presse unterschobene Absicht gehabt, als er namens der **White Star Line** die **„Oceanic“** bei **Harland und Wolff** in Bauauftrag gab, so wird man abwarten müssen, ob das gegebene Beispiel Nachahmer findet. Tritt das ein, dann dürfen wir wahrscheinlich in der noch im Bau befindlichen **„Deutschland“** ein Schiff bewundern, das durch Dampfkraft getrieben, an Fahrgeschwindig-

keit von keinem Nachfolger übertroffen wird. Ein weiterer Fortschritt in der Ausnutzung der Dampfkraft wäre somit nicht mehr zu erwarten und die Maschine der **„Deutschland“** das vollendetste Werk moderner Schiffsmaschinenbaukunst. Natürlich immer nur so lange, wie vom Dampf als der erzeugenden Kraft gesprochen wird. Was die Electricität oder die Hydraulik uns noch für Ueberraschungen bereiten, gehört auf ein anderes Blatt.

In englischen Schiffbaukreisen wird von einer **Uebersiedelung** der weltberühmten Werft von **Harland & Wolff** in Belfast nach **Schottland** oder **England** gesprochen. Wenngleich ein solches Gerücht nur auf Combinationen mehr oder minder phantasie-reicher Journalisten beruht, liegt ihm doch eine Thatsache zu Grunde, die dasselbe erklärlich macht. Die Besitzer der grossen Werft beabsichtigen seit längerer Zeit eine Arealvergrösserung ihres Etablissements. Gründe verschiedener Art verschoben die Ausführung des Planes. Kürzlich hielt die Werft den Zeitpunkt für gekommen. Sie wandte sich an die lokalen **„Harbour Commissioners“** mit dem Gesuch, ihr weitere 40 Acker zu verpachten. Die Antwort war nun nicht, wie wohl Jeder anzunehmen berechtigt war, eine mit Dank aufgenommene Zustimmung, sondern sie lautete negativ. Die Hafenverwaltung der irischen Seestadt wünscht das **Harland- und Wolff'sche Gewese** nicht erweitert zu sehen. Ob hier private Unliebsamkeiten eine Rolle mitgespielt haben — wahrscheinlich — aber man weiss es nicht. Staatsmännisch veranlagte und vorausschauende Männer scheinen die **Belfast Harbour-Commissioners** jedenfalls nicht zu sein. Der Londoner **„Marine Engineer“**, eine Monatsschrift, hofft, die Erbauer der **„Oceanic“** werden bald den Staub Irlands von ihren Füßen schütteln und in die offenen Arme irgend einer englischen oder schottischen Hafenverwaltung eilen, die den Expansionsplänen grösseres Verständniss entgegenbringen dürfte.

Eine zahlreiche **Protestversammlung** britischer und ausländischer Capitäne gegen das in letzten Jahren beobachtete Vorgehen der **Quarantainebehörde in Newcastle N. S. W.** ist im Juli abgehalten worden. Veranlassung zu diesem etwas aussergewöhnlichen Schritt gab ein leidenschaftlich gehaltener Artikel in der **Newcastler Tagespresse**. Der Verfasser, **Capt. Crowley**, Führer des Schiffes **„Verajean“** tadelte das locale Gesundheitsamt ob dessen widerspruchsvoller Haltung, die gegen sein Schiff, das von einem japanischen, absolut gesunden Hafen kam, beobachtet worden war. Das Schiff wurde auf einen entfernten Ankerplatz gebracht,

was zur Folge hatte, dass wegen ungenügender Communication mit dem Lande innerhalb 12 Tagen nur 350 von 1000 T. Ballast gelöscht werden konnten. Auf eine Beschwerde des sehr resoluten Schiffers wurde ihm mitgetheilt, der aus Japan gebrachte Ballast berge Ansteckungskeime, er könne desshalb nicht an der für andere Schiffe bestimmten Ballastlöschstelle gefördert werden. Trotz dieser auf Thatsachen keinerlei Art sich stützenden Antwort, war den Ballastlöschern ungehindert der Verkehr mit dem Lande gestattet. An der eingangs erwähnten Protestkundgebung, die in den Räumen der Handelskammer abgehalten wurde, nahm auch Capt. Crowley und zwar sehr activ theil. Seiner, die Sitzung einleitenden Rede entnehmen wir, nachdem er den Verlust geschildert, der seinen Rhedern durch das Vorgehen des Gesundheitsamtes erwachsen ist, das Folgende:

»Wir hier versammelten Schiffsführer kennen, weil wir die meisten Häfen der Welt besucht haben, die allgemein üblichen Quarantainegesetze. Kommt ein Schiff aus einer gesunden Gegend, d. h. aus einem Lande, in dem während der Anwesenheit des Schiffes daselbst keine ansteckende Krankheit gemeldet ist und ist während der Reise kein Krankheitsfall eingetreten, sodass also das Schiff den nächsten Hafen mit einer gesunden Besatzung und einem reinen Gesundheitspass erreicht, dann — so ist es überall Gebrauch — hat das Schiff freien Zutritt zum Hafen. Wenn das Gesundheitsamt in Newcastle, das bisher entgegen diesen allgemeinen Regeln gehandelt hat, nicht eine andere Directive nimmt, werden Schiffe, die heute hier Kohlen holen, bald einen nördlicheren Kurs einschlagen und sich nach China wenden, wo der Deutsche die Erzeugnisse jüngst entdeckter Kohlenlager verschiffen lässt.«

Es ist noch zu bemerken, dass die erwähnten Auslassungen in Form einer Resolution von den Versammelten angenommen sind, und für die Veröffentlichung in der localen Presse gesorgt ist.

### Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgetheilt vom Reichsgerichtsrath Dr. Sievers.

13) Verantwortlichkeit des Verfrachters für Verzögerung der Reise. Der italienische Dampfer »Rio« war von seinem Rheder an einen Kaufmann in Buenos Ayres für eine Reise vom Parana-Strome nach Europa mit einer vollen Ladung Mais verchartert, die theils

auf dem Parana selbst in Rosario oder San Nicolas, theils weiter unterhalb auf dem La Plata eingenommen werden sollte. Der Kaufmann hatte den Mais günstig verkauft, aber unter der Bedingung, dass die Abladung innerhalb einer bestimmten Frist erfolge. Diese Frist wurde insofern nicht eingehalten, als die letzte Completirung der Ladung in La Plata erst nachher stattfand. Der Käufer trat daher vom Geschäft zurück und der Verkäufer und Befrachter machte nunmehr den Rheder für den Gewinn verantwortlich, der ihm dadurch entgangen sei. Die Klage behauptete, die Verzögerung der Abladung sei von dem Schiffer verschuldet: Der Schiffer habe erklärt, der Dampfer könne mit einer Ladung von 1700 Tons ungefährdet die Barre von Martin Garzia (zwischen San Nicolas und La Plata) passiren; nachdem ihm demgemäss dieses Quantum an den oberen Plätzen gegeben sei, habe sich jedoch vor der Barre herausgestellt, dass das Schiff zu schwer beladen gewesen sei, es sei dort sitzen geblieben und erst nach erheblicher Leichterung wieder flott geworden. Der Rheder sei für diese schuldhaftige Handlungsweise seines Schiffers, wodurch die Verzögerung verursacht sei, um so mehr verantwortlich zu machen, als die Charter party die Clausel enthalte: »... but the quantity loaded at these places (d. h. Rosario und San Nicolas) not to exceed what the Ship can carry to safely cross Martin Garcia Bar without lighterage.« Der Rheder wandte ein, dass diese Bestimmung der Charter nur zu seinen Gunsten getroffen sei und dem Kläger keine Rechte gebe. Insoweit aber ein Verschulden des Schiffers vorliegen sollte, berief er sich auf die der Charter party eingefügte bekannte Befreiungs-Clausel: »The Act of God etc.« Thatsächlich sei übrigens die Darstellung der Klage nicht richtig. Das Schiff sei ohne Leichterung über die Barre gekommen, wenn es auch freilich vor deren Passirung einige Tage auf höheren Wasserstand habe warten müssen. Erst unterhalb der Barre bei San Pedro sei das Schiff festgerathen, weil es in dem dortigen engen Fahrwasser, um eine drohende Anseglung zu vermeiden, nicht anders habe manövriren können. Ohne diesen Unfall würde das Schiff rechtzeitig in La Plata eingetroffen sein. Die Klage, die in Hamburg anhängig gemacht war, ist in beiden Instanzen abgewiesen worden, ohne dass eine Aufklärung über die widerstreitenden Behauptungen der Parteien erfolgt wäre. Das Reichsgericht hat das Urtheil des Oberlandesgerichts aufgehoben und die Sache zurückverwiesen. Es sei zwar zutreffend, dass die Bestimmung des Vertrages, auf welche sich der Kläger berufe, nur den Verfrachter dagegen schützen wolle, dass er in den oberhalb gelegenen Plätzen nicht mehr Ladung einzunehmen brauche, als er ohne zu leichtern über die Barre bringen könne,



und dass diese Bestimmung ihm nicht auch die Verpflichtung gegenüber dem Befrachter auferlege, dafür zu sorgen, dass das Schiff mit der eingenommenen Ladung die Barre ungehindert passieren könne. Die Klage könne daher nur darauf gegründet werden, dass ein für den entstandenen Schaden kausales, schuldhaftes Handeln des Schiffers vorliege, für welches der Rheder einzustehen habe. Das Oberlandesgericht habe daher zunächst untersuchen und entscheiden müssen, welche örtlichen Gesetze für eine solche, aus dem Vertrage selbst nicht hervorgehende Verbindlichkeit massgebend seien. Anscheinend habe das Gericht das deutsche Recht angewendet; für dessen Anwendbarkeit fehle es aber bis jetzt an jedem Anhalte. Auch erledige die exception clause der Charter party die Klage nicht ohne weiteres, da das Sachverhältniss streitig sei und also nicht feststehe, ob ein Ereigniss, das als accident of navigation angesehen werden dürfe, die Ursache der Verzögerung sei oder nicht.

Urtheil des 1. Civ.-Sen. v. 19. Juni in S. Bertram w. Marini & Brichotte. Rep. I., 148/1899.

14) Seeversicherung oder Feuerversicherung? Der Kaufmann M. in Hamburg hatte Waaren nach Porto Allegre exportirt, die während sie daselbst im Zollhause lagerten, durch Feuer beschädigt wurden. Der Seeversicherung, die durch eine laufende Police auf alle Abladungen des M. nach Porto Allegre gedeckt war, lagen die A. S. V. B. von 1867 zu Grunde mit dem Zusatz zu § 73, dass den Versicherer die Feuersgefahr während einer Lagerung am Lande am Bestimmungs-orte der versicherten Güter nur bis zum Ablaufe des zehnten Tages nach der Einlagerung trifft. Mittels einer älteren laufenden Police hatte M. ausserdem 100 000 Mark auf Waaren, die im Zolldepot Porto Allegre lagern, gegen Feuersgefahr versichert. Da der Feuerschaden innerhalb der zehntägigen Frist des § 73 eingetreten war, bestand der Zweifel, ob der Seeversicherer oder der Feuerversicherer einzutreten habe oder ob etwa beide den Schaden theilmässig zu ersetzen hätten. M. verklagte die Feuerversicherung auf das Ganze, wurde aber vom Landgerichte Hamburg abgewiesen. Dieses Gericht nahm an, die Feuerversicherung beginne in derartigen Fällen erst, wenn das Quairisico der Seeversicherung erloschen sei; das sei die übereinstimmende Rechtsüberzeugung aller kaufmännischen Kreise Hamburgs und daher müsse eine entsprechende Einschränkung der von der Feuerversicherung übernommenen Gefahr als von den Parteien gewollt gelten. Das hanseatische Oberlandesgericht dagegen bezeichnete es — nach Anhörung von Sachverständigen aus der See- und aus der Feuerversicherung, sowie von Assecuranzmaklern — als mindestens zweifelhaft, ob diese Rechtsüberzeugung auch auf Seiten der Versicherungs-

nehmer bestehe, zumal man im Kreise der Seeversicherungs-Gesellschaften allgemein der entgegengesetzten Ansicht sei. Entscheidend müsse daher sein, welche Versicherung früher abgeschlossen sei. Das sei hier die Feuerversicherung, die daher auch allein zu haften habe. Nach § 11 der A. S. V. B. (Doppelversicherung) sei die Seeversicherung im Zeitpunkte des Brandes nicht mehr wirksam gewesen. Die Revision machte zunächst geltend, das Oberlandesgericht habe die Rechtsüberzeugung der beteiligten Kreise, wie sie vom Landgerichte und einem Theile der Sachverständigen bezeugt sei, nicht ausreichend gewürdigt. Das Reichsgericht hat diesen Angriff zurückgewiesen, ist in der Sache selbst aber zu dem Ergebnisse gelangt, dass der Schaden unter die beiden Assecuradeure zu theilen sei. Es sei nicht richtig, wenn das O. L. G. annehme, dass die Seeversicherung im Augenblicke des Brandereignisses eine volldeckende Feuerversicherung bereits vorgefunden habe. Es handle sich bei beiden Versicherungen um laufende Policen, bei denen der Vortrag seinen Inhalt von Fall zu Fall erst dadurch erhalte, dass bestimmte Güter in das dabei vorausgesetzte thatsächliche Verhältniss gebracht werden, dessen Eintritt das Risico hervorrufe. Bei der Feuerversicherung sei das geschehen, als die Güter in das Zollhaus zu Porto Allegre gebracht worden seien, bei der Seeversicherung, als die Güter zur Ausreise nach Porto Allegre in Hamburg vom Lande schieden. Diese Momente und nicht die Daten der laufenden Policen seien von entscheidender Bedeutung für die Frage, ob eine Doppelversicherung vorliege und welche der beiden Versicherungen die ältere sei. Es lasse sich daher höchstens sagen, dass in Bezug auf das Landrisico beide Policen gleichzeitig in Wirksamkeit getreten wären. Im Verhältnisse des Klägers zur Beklagten entspreche dieser Sachverhalt dem § 8 der Policen-Bedingungen. Die Gegenstände waren im Augenblicke des Brandereignisses »noch anderswo versichert«, in welchem Falle die Vergütung des Schadens nur pro rata verlangt werden könne.

Urtheil des 7. Civ.-Sen. v. 23. Juni i. S. Nordd. Feuerversicherungs-Gesellsch. w. May. Rep. VII. 98/99

15) Miethvertrag über einen Dampfer. Der Beklagte hatte vom Kläger dessen Dampfer »Hai« für eine Periode von zehn Jahren in der Art gemiethet, dass der Dampfer alljährlich für die Zeit vom 21. März bis zum 21. December zu seiner Verfügung stehen sollte. Nachdem das Miethverhältniss 3 Jahre bestanden hatte, lehnte der Beklagte im Frühjahr 1896 die Uebernahme des Dampfers mit der Begründung ab, dass das Schiff nicht mehr in betriebsfähigem Zustande sei. Im Processus stellte sich dieser Einwand als unbegründet heraus. Gegenüber der Klage auf die 1896 ver-

fallenen Miethraten machte der Beklagte aber weiter geltend, dass sich der Kläger durch Verwendung des Dampfers zu wiederholten Fahrten zwischen Greifswald und Sassnitz an den betreffenden Tagen ausser Stande gesetzt habe, seinerseits den Miethvertrag zu erfüllen, sodass ihm insoweit auch keine Miete gebühre. Ausserdem aber habe der Kläger mit dieser Verwendung des Dampfers dem Beklagten im Betriebe seiner Tourfahrten zwischen Stettin und der Insel Rügen in unzulässiger Weise Concurrenz gemacht und damit für jede Fahrt die Conventionalstrafe von 500 Mk. verwirkt, bei der im Miethvertrage jede Concurrenz in den wochentäglichen Tourfahrten der beiderseitigen Dampferlinien für jetzt und zukünftig untersagt sei. Das Oberlandesgericht in Stettin hatte die vom Kläger veranstalteten Passagierfahrten des »Hai« auf der Strecke Greifswald—Thiessow—Göhren—Binz—Sassnitz als Concurrenz mit der beklagten Linie Stettin—Swinemünde—Göhren—Binz—Sassnitz angesehen und beide Einwendungen der Beklagten für durchgreifend erachtet. Das Reichsgericht hat abändernd erkannt. Die Erfüllungsbereitschaft der Vermiethers wird durch eine anderweite Verwerthung der vom Miether widerrechtlich nicht übernommenen Miethsache, welche die Möglichkeit bestehen lässt, die Sache dem Miether zum Gebrauch zu überlassen, sobald dieser unter Beseitigung seines Verzuges die Ueberlassung fordert, nicht aufgehoben. Eine derartige Verwerthung liegt sogar im Interesse des säumigen Miethers, da der dabei erzielte Gewinn auf den Mietzins in Anrechnung zu bringen ist. Im vorliegenden Falle war der Kläger, nachdem der Beklagte die Uebernahme des Dampfers verweigert hatte, auf eine anderweite nutzbare Verwerthung des Schiffes geradezu hingewiesen, da dessen Bereithaltung ihn zu fortlaufenden Ausgaben (Unterhalt der Besatzung, Instandhaltung des Inventars, Versicherung u. a. m.) nötigte, der Beklagte aber den bedungenen Mietzins nicht zahlte. Auch liess es die vom Kläger gewählte Art der Benutzung zu, dass der Dampfer innerhalb weniger Stunden nach Stettin überführt und dort dem Beklagten übergeben werden konnte. Indem der Kläger das Schiff in dieser Weise nutzbringend verwendete, handelte er im Interesse des Beklagten und für dessen Rechnung, da ein erzielter Gewinn dem Beklagten zu Gute gekommen wäre. Der Kläger hatte es dem Beklagten zuvor angekündigt, dass er so handeln werde. Ein Widerspruch war nicht erfolgt. Daher ist die Annahme nicht haltbar, dass der Kläger durch Unternehmung jener Fahrten die Concurrenzclausel des Vertrages schuldhaft verletzt habe.

Urtheil des 1. Civ.-Sen. v. 24. Juni in S. Henkel w. Bräunlich. Rep. I. 157/99.

## Eine Deutsche Nautische Zeitschrift vor fünfzig Jahren.

Nur den wenigsten Lesern wird wahrscheinlich bekannt sein, dass in den Jahren 1848 und 1849, der deutschen Drang- und Sturmperiode, in Hamburg ein Blatt, zweimal wöchentlich, unter dem Namen »Deutsche Marine-Zeitung« erschien. Der Herausgeber war während der zweijährigen Existenz der Zeitschrift ein Herr C. D. S. Gerrits; die Mitarbeiter kamen hauptsächlich aus Rheder-, Schiffer- und Lootsenkreisen. Jedoch finden wir auch die Namen hoher hamburgischer und preussischer Beamten, allerdings in den meisten Fällen nur, wenn es sich um eine Abwehr, eine Entgegnung handelte. Ausser den Aufgezählten gehörte der bekannte Dichter und Republikaner Harro-Harrings zu den eifrigsten Mitarbeitern. Einzelne seiner poetischen Ergüsse sind so leidenschaftlicher Natur und gegen Alles, was Autorität heisst, gerichtet, dass heute ihr Abdruck in einem deutschen Blatte dessen sofortige Beschlagnahme zur Folge haben würde. Wenngleich der freien Meinungsäusserung damals weitere Grenzen als heute gesetzt waren, ist es doch wunderbar, dass die Marine-Zeitung diese Umsturz-Gedanken aufnahm. Gehörten doch zu den Subscribenten des Blattes ausser dem Herzog von Schleswig-Holstein-Augustenburg, sämtliche Hamburger Senatoren und die prominentesten Rheder. Ganz besonders auffallend ist unter dieser Berücksichtigung, dass auch gegen hamburgische Beamte, den Wasserschout Herrn Meyer und die Lootsen, eine heftige Fehde geführt wurde. Schimpfworte und gegenseitige Beleidigungen wetteiferten miteinander. Es kommt ja auch heute noch vor, dass »unverbesserliche Nörgler« anderer Ansicht als die hohen Staatsbehörden sind und dass sie dieser Anschauung auch in Zeitungen Ausdruck verleihen. Unwahrscheinlich aber ist, dass den Kritikern solche Organe ihre Spalten öffnen, die zum grossen Theil mit materieller Hilfe höchster Staatsbeamten ins Leben gerufen sind.

Nach dem Gesagten hat es nun den Anschein, als ob die »Deutsche Marine-Zeitung«, seligen Angedenkens, nur ein Blatt war, in dem jeder mit den Verhältnissen Unzufriedene sich als eingeladen betrachten durfte, seinem Aerger Luft zu machen. Das war keineswegs der Fall. Wohl kaum hat die damals gegründete und später zum Leidwesen aller Patrioten unter den Hammer gebrachte deutsche Kriegsflotte einen aufrichtigeren Freund und Befürworter, als die »Marine-Zeitung« gehabt. Fast in jeder Nummer wird das Thema in schwungvollen begeisterten Worten behandelt. Gleich in der ersten Nummer wird über die Versammlung referirt, die am 6. Mai 1848 in der Hamburger Börse zu Gunsten der Gründung einer deutschen Flotte abgehalten ist. Als hervorragende Betheiligte und Redner sind die Herren Cesar Godeffroy und Sloman genannt. Welcher Patriotismus, verbunden mit eingefleischtem Dänenhass damals in Hamburg herrschte, mögen folgende Worte zeigen, die Herr Godeffroy am genannten Tage sprach:

»Deutschland, ja ganz Europa hat jetzt die Augen auf Hamburg gerichtet! Hamburg hat sich seines Handels wegen noch immer neutral gehalten, jetzt ist die Zeit gekommen, dass Hamburg sich gross zeigen muss. Der Däne darf nicht länger die freie Elbe sperren, wir wollen Schiffe ausschicken, um den Feind zu verjagen; Herr Sloman stellt zu dem Ende sein Schiff »Franklin« und ich mein Schiff »Steinwärd« unentgeltlich zur Disposition. Da ausserdem grosse Geldmittel erforderlich sind, so machen wir den Anfang und zeichnen jeder Bo. Mk. 5000; Sie, meine Herren, werden auch nicht nachstehen, jeder nach seinen Kräften mit beizutragen. Auf welche Art die Geldbeträge zusammen zu bringen sind, wollen Sie gütigst bestimmen, ob wir Bögen zur Unterzeichnung in der Börsenhalle

oder in den Buchhandlungen niederlegen sollen. (Die Versammlung sprach sich einstimmig dafür aus, eine Sammlung von Haus zu Haus vornehmen zu lassen.) Herr Godeffroy erklärte ferner: Der hamburgische Senat sei, nachdem sie, wie Herr Sloman bereits erwähnt, ein Gesuch eingereicht, mit der grössten Zuversicht ihnen begegnet und es sei bereits eine Commission zur Förderung der Sache ernannt, bestehend aus einem Syndikus und dreien Senatoren.

Diese Begeisterung kam nicht allein in der männlichen Bevölkerung unserer norddeutschen Staaten zum Ausdruck, nein auch die Frauen wollten zum Bau einer deutschen Flotte ihr Scherflein beitragen. Es hatten sich Vereine gebildet unter dem Namen »Frauenverein zur Mitbegründung einer deutschen Flotte«. Sie veranstalteten Sammlungen und erhoben hohe Beiträge, die sie der damals provisorischen Regierung übersandten. Die »Marine-Zeitung« erwähnt zu verschiedenen Malen den Empfang solcher Beiträge.

Das »Comité für eine Deutsche Kriegs-Marine« bestand aus den Herren bzw. Firmen R. M. Sloman, J. C. Godeffroy & Sohn, Ross, Vidal & Co. und A. F. Woldsen.

Von weiterem Interesse ist eine lange Abhandlung über den Sundzoll und seinen Einfluss auf den Handel. Damals waren in früheren Jahren alle vom Kattegatt oder dem Sund kommenden Schiffe, die Helsingör passirten, zu einer Abgabe verpflichtet. Gegen diesen Tribut, den die »Marine-Zeitung« einen Hemmschuh freier Verkehrs-Entwicklung nennt, wendet sich der ganze Artikel. Bekanntlich stammt der Sundzoll aus dem 15. Jahrhundert, er zerfiel in eine Schiffsabgabe von mindestens 12 Speciesth. und den Waarenzoll, der 1—1½ % betrug. Im letzten Jahre seines Bestehens brachte dieser Tarif Dänemark, dem Abgabenerheber, bei 21 000 passirten Schiffen 2530 000 Th. ein. Eine am 1. April 1857 in Copenhagen tagende internationale Conferenz schaffte, gegen eine an Dänemark zu zahlende Entschädigungssumme (30 476 325 dän. Reichsthlr.) das aus früheren Jahrhunderten stammende Privilegium ab. Es ist nun wohl begreiflich, dass besonders deutsche Schiffahrtsinteressenten auf eine Abschaffung des Zolls drängten und in Wort und Schrift ihrem Unwillen Ausdruck verliehen, wie es der Artikelschreiber in der »Marine-Zeitung« auch gethan hat. Er schliesst seine Arbeit mit folgenden scharfen Worten:

»So zehrt Dänemark denn fort und fort von deutschem Fette, so saugt es den Ostseeländern das beste Mark aus, um den eigenen Staatsbankerott zu verhindern oder aufzuschieben. Bei dem jetzigen Kriege Dänemarks gegen Deutschland wird jedoch hoffentlich die Sache sich bald zu unserem Vortheil wenden. Von dem Augenblicke an, wo der Sundzoll aufhörte, würde die Proussische Rhederei einen ungeahnten Aufschwung nehmen.«

Heute wissen wir, dass der damals allgemein im Norden Deutschlands herrschende Optimismus über den Ausgang des Krieges grosse Enttäuschungen erdulden musste. Ebenso ist uns bekannt, dass die Ära des Aufblühens der deutschen Rhederei nicht nach Abschaffung des Sundzolls, im Jahre 1857, sondern erst nach der Vereinigung des Deutschen Reichs, dreizehn Jahre später, begann.

Sehr beachtenswerth ist ferner ein Artikel über »Japan und seine gegenwärtigen Zustände in Bezug auf Handel und Schiffahrt«. Beachtenswerth insofern, als wir heute in dem Japaner einen hochintelligenten, fleissigen und für unsern auswärtigen Verkehr sogar gefürchteten Nebenbuhler sehen, während die Beschreibung aus dem Jahre 1848 das japanische Volk als fanatisch, kurzsichtig und jeder abendländischen Cultur feind schildert. Bekanntlich war zu damaliger Zeit von Europäern nur den Holländern — allerdings auch in sehr beschränktem Maasse — gestattet, Güter nach Japan aus- und

einzuführen. Eine kleine Stichprobe aus der Abhandlung mag, da sie den damaligen Fremdenhass der Japaner sehr treffend schildert hier wiedergegeben werden. Es handelt sich um die Verpflichtungen, die ein Schiffsführer zu beobachten hatte, der Nagasaki anlauft, und den Wunsch hegte, ohne dass sein Schiff confiscirt wird, mit demselben die ungastlichen japanischen Gestade verlassen zu können. Es heisst da:

»Die Schiffer sind verpflichtet, Alles was sich auf Christenthum bezieht, Gebet- und Gesangbücher, Bibeln und sonstige Bücher religiösen Inhalts in eine Kiste zu verpacken, damit sie gleich bei Ankunft dem Gouverneur in Nagasaki in Verwahrung gegeben werden können, der sie bei der Abreise erst wieder ausliefert. Bei Erlaubniss des Landens müssen die Schiffe zugleich eine angemessene Zahl Geisseln stellen, ausserdem kommt nach geschehener Landung ein japanischer Beamter an Bord, um alle Waffen, Kriegsvorräthe, Geld und die Kiste mit Büchern in Empfang zu nehmen und noch eine genauere Untersuchung vorzunehmen, die später noch einmal wiederholt wird. Jeder Nicht-Holländer und jedes Frauenzimmer werden unbedingt zurückgewiesen und müssen ungesäumt wieder nach Batavia zurückgesandt werden, wie dies im Jahre 1817 der Frau des Präsidenten Blomhoff erging, welche mit ihrem Kinde und einer Anime ihren Mann begleitete.«

Ferner ist über die Freiheitsbeschränkung der Japaner selbst das Folgende gesagt:

»Japan war sonst ein Handelsstaat, es stand nach den Chroniken des Landes mit 16 verschiedenen Völkern in Verbindung, jetzt ist es anders, jetzt befassen sich die Japanesen mit Küstenhandel, ohne ein anderes Volk als Chinesen und Holländer heran zu lassen.

So lange sie der Meinung bleiben, dass eine Berührung mit Fremden eine Verunreinigung sei, so lange kann die Verbindung nicht bedeutend werden. Wer nach entfernten Ländern geht, verliert seine staatsbürgerlichen Rechte und da alle ihre Schiffe so gebaut sind, dass sie leicht bei einem Sturme das Steuer verlieren und Leck werden, so wagen sich die Seeleute von selbst nicht sehr weit und bleiben an den Küsten. Jeder, wer sich weiter hinauswagt und länger, als man erwartet, ausbleibt, kann sicher auf eine polizeiliche Untersuchung rechnen. Wer sich an Bord eines fremden Schiffes begiebt, verliert sein Leben und nur Verlust des eigenen Schiffes kann einen japanischen Seemann dazu bewegen. Von ausländischen Schiffen werden alljährlich nur 2 Holländische und 12 Chinesische Dschunken zugelassen.«

Wie hat sich Das Alles seitdem geändert und was hat sich Alles zugetragen. Es gab eine Zeit, in den sechziger, siebziger, ja noch in den achtziger Jahren, wo ausländischen, besonders englischen und deutschen Gelehrten, Technikern, Ingenieuren die verlockendsten Versprechungen gemacht wurden, wenn sie als Lehrmeister der wissbegierigen Japaner ihren Wohnsitz in der Heimath nach dem Reich des Mikado verlegen wollten. Sie folgten dem Rufe. Als aber der schlaue Japaner meinte, seinen Lehrern genug abgesehen zu haben, wurde Jenen das Lob so unerträglich gemacht, dass sie garne dem Drang, die Heimath wieder zu sehen, folgten. Heute erfreut sich der — nach unseren Begriffen noch vor fünfzig Jahren Halbwilde — einer starken Kriegs- und Handelsflotte, mehrerer Werften, Trockendocks, einer blühenden Industrie und anderer Errungenschaften mehr.

Der weiteren Erwähnung werth, ist eine Bekanntmachung der »Schleswig-Holsteinischen Regierung auf Gottorf« vom 17. November 1848. Es handelt sich um den Bau eines sog. Marinekanals, d. h. eines künstlichen Wasserweges, der die



Ost- mit der Nordsee verbinden soll, um die Actionsfähigkeit der deutschen Flotte zu erhöhen. Ueber den einen Knotenpunkt, den nordöstlichen, herrschte Uebereinstimmung. Nur Kiel konnte es sein. Wo jedoch der Canal nach westlicher Richtung münden sollte, ob in der Elbe oder unmittelbar in der Nordsee, darüber gingen die Meinungen weit auseinander. Der Abgeordnete der deutschen Nationalversammlung, Hauptmann Carl Möring, war vom Reichsministerium des Innern, bereits ermächtigt, das nöthige technische Personal zu wählen und die »beikommanden« Behörden wurden durch diese Bekanntmachung angewiesen »dem Hauptmann Möring und den von demselben anzustellenden Technikern und deren Gehülfen bei ihrem Unternehmen die umfassendste Unterstützung zuzuwenden.«

Alle weiteren in den nächsten Wochen folgenden Artikel und Zuschriften über den projectirten Canal machen den Eindruck, als ob mit dem Bau des grossen Culturwerks jeden Tag angefangen werden sollte. Durch den ungünstigen Ausgang des dänisch-deutschen Krieges ist dann wahrscheinlich das Bauproject wieder aufgegeben. Die in den 48er Jahren so eifrig den Bau Befürwortenden haben gewiss nicht geglaubt, dass erst im Jahre 1887 ihr Wunsch in Erfüllung gehen sollte. Noch weniger haben sie sich träumen lassen, dass der damals wenig beliebte Prinz Wilhelm von Preussen, später als Deutscher Kaiser den ersten Hammerschlag zum Bau des nach ihm benannten Canals machen würde. Die bezeichneten Befürworter des Nord-Ostsee-Canals im Jahre 1848 dachten, während sie für ihren Lieblingswunsch Propaganda machten, nur an eine Wasserstrasse, die die Operationen einer späteren Kriegsflotte erleichtern und eine Concentration der Seestreitkräfte sowohl in der Ost- als der Nordsee schnell ermöglichen sollte. Nicht aber versprochen sie sich — es geht Das aus verschiedenen Bemerkungen hervor — vom Canal einen Nutzen für die Handelschiffahrt. Heute benutzen in den Sommermonaten durchschnittlich täglich 50 bis 60 Dampf- und Segelschiffe den Canal.

Nun wollen wir noch eine Frage berühren, die in der »Marine-Zeitung« recht gründlich ventilirt ist. Es handelt sich um das Hamburger Lootsenwesen. Wäre es nicht des Platzmangels halber, wir würden eine Zuschrift abdrucken, die der Hamburger Lootse, Herr H. Müller, am 1. November 1849 an das Blatt gesandt hat. Mit den Worten »Es giebt schwerlich eine Seehandelsstadt, wo das Lootsenwesen so im Argen liegt, als in Hamburg« beginnt Herr Müller seine gereizte Abhandlung. Am Schluss derselben glaubt er die ersten Worte bewiesen zu haben. Man kann sich also vorstellen, dass sich an die ersten noch recht viele scharfe Worte gereiht haben.

Zum Schluss mag, angesichts der in letzter Zeit vielfach gehörten Klagen über das Desertionswesen in San Francisco und Nachbarschaft, in Erinnerung gebracht werden, welche Zustände in der californischen Hauptstadt in den Jahren 1848 und 1849 herrschten. Bekanntlich war es gerade zu einer Zeit, als die californischen Goldminen ihre höchste Anziehungskraft ausübten. Die Hoffnung, sich in den Besitz einer reichlichen Quantität des Ausgleichmittels von Angebot und Nachfrage zu setzen, der dringende Wunsch reich oder was gleich ist, möglichst unabhängig zu werden, verlockte sogar besonnene Familienväter zur Desertion. Wir wollen hier nicht untersuchen, wie viele dieser Hoffnungsfreudigen enttäuscht zurückkamen und glücklich waren, wieder eine Chance zu erhalten, — darüber ist schon viel, vielleicht zuviel geschrieben und entfällt; — sondern wir wollen durch den Brief eines Hamburger Schiffsführers an die »Marine-Zeitung« nur erwähnen, welchen Einfluss die Desertionen damals auf die Schifffahrt ausübten. Der Brief ist vom 2. April 1849 aus San Francisco datirt und lautet:

»Denken Sie sich mein Erstaunen und Entsetzen, hier ca. 100 Schiffe vorzufinden, bei denen nur die

Officiere am Bord, von einigen sogar Steuerleute und Capitäne desertirt sind, Alles wandert nach den Goldminen, die ungeheuer reich sein sollen, um sein Glück zu machen. Sie werden fast täglich von diesen Minen Bericht erhalten, aber dennoch können Sie sich nicht den geringsten Begriff davon machen. Geld ist hier kein Geld; Beweis: ein Zimmermann verdient hier täglich an 12.—16 Doll., ein Junge, um für die an Bord einiger Schiffe zurückgebliebenen Officiere zu kochen, pr. Tag 5 Doll.; der erste Mann in einem Boot, um eine Ladung von Schiffen an's Land zu bringen, an 4×500 Doll. pr. Monat; 100 Fuss Dielen, wie die gewöhnlichen norwegischen Dielen, kosten 600 Doll.; ein Matrose ist hier nicht zu 200 Doll. pr. Monat oder sozusagen nicht für Geld zu bekommen. Unter den 7 Kriegsschiffen, die hier liegen, sind nur noch zwei, welche so viel Mannschaft haben, um anständig mit dem Lande communiciren zu können. Zwei Dampfpacketboote liegen hier still, indem sie keinen Mann an Bord haben; ein drittes, die »Oregon«, kam heute Abend ein, beim Einsegeln verweigerten alle Leute und die geringeren Officiere den Dienst, der Capitän aber, ohne sich was merken zu lassen, steuerte nach dem Ankerplatz der Kriegsschiffe und signalisirte, worauf der Commodore der Flotte an Bord kam und sämtliche Renitenten am Bord der »Ohio« geschlossen abgeliefert wurden. Wie gesagt, Geld hat gar keinen Werth; es lässt sich nicht beschreiben wie es hier zugeht, und wer nicht selbst hier ist, kann sich keinen Begriff davon machen, doch glaube ich nach allen erhaltenen Berichten jeden europäischen Rheder abrathen zu müssen, ein Schiff hierher zu senden, weder auf Speculation noch auf Fracht, da ein Jeder befürchten muss, sein Schiff hier verfaulen zu sehen, indem die Leute jedenfalls das Schiff verlassen. Binnen 6 Wochen werden hier wenigstens 400 Schiffe erwartet, wodurch die Preise rasch fallen werden; schon jetzt kann man einige Artikel, wie Manufacturwaaren, ebenso billig kaufen wie in Nordamerika, nur Lebensmittel, die zum unmittelbaren Unterhalt der eintreffenden Leute dienen, lassen augenblicklich einen unglaublichen Nutzen, jedoch wie ich Ihnen bemerkt habe, müssen wir einen grossen Zusammenfluss aller möglichen Waaren in der nächsten Zeit erwarten und es ist sehr wahrscheinlich, dass man alsdann manches billiger, als in den Verschiffungsplätzen wird kaufen können. Fast alle hiesigen Handlungshäuser stehen auf sehr unsolidem Boden, sowohl was Capital als Gesinnung anbetrifft und es wird die grösste Vorsicht erfordern, sich von schlechten Schuldnern frei zu halten, selbst bei Verkäufen gegen baar Geld. So wie die Sachen heute hier stehen, können sie nicht fort dauern, wie es aber werden wird, mag Gott wissen. Dauert das placer (spanischer Ausdruck für Plätze, wo Gold gefunden wird) fort, so ergiebig zu seyn, wie jetzt, so müssen alle, augenblicklich in der Welt existirenden Verhältnisse über den Haufen fallen, denn bei allem Handel und Wandel muss Geld seinen festen Preis behalten, aber alle übrigen Dinge, wie Arbeitslohn usw. müssen in demselben Verhältniss steigen, wie sich die Menge des Geldes vermehrt, wobei die jetzt sich reich glaubenden Leute die Verlierenden seyn werden.«

Mit diesem letzten Auszug mag von der »Marine-Zeitung« und der Zeit ihres Erscheinens Abschied genommen werden. Es lebt sich heute doch angenehmer. S.

## Seeamtsverhandlungen.

### Seeamt zu Hamburg.

Strandung des »Kosmos«-Dampfers »Lavinia« auf Sando Riff bei Gran Canaria. Der Dampfer hatte am 21. Juni d. J. Hamburg, am 29. Antwerpen verlassen. Am 4. August, Morgens 6 Uhr, auf der Reise von Aderney nach Port Elizabeth wurde Grand Canaria gesichtet, um 8 Uhr Puerto de la Luz passiert und dann nach Landpeilungen längs der Küste gesteuert. Um 9 Uhr 45 Minuten stiess das Schiff bei Grande Point plötzlich auf und sass fest und zwar vorne auf einem Felsen, man lothete auf beiden Seiten 12 und 15 Fuss Wasser, gleich dahinter 9, 12 und 16 Faden. Nachdem die Maschine gestoppt war, beschloss man, die an Deck befindlichen Kohlen über Bord zu werfen, um das Schiff zu erleichtern. Der erste Officier wurde an Land geschickt, um Hilfe von Las Palmas zu requiriren. Es wehte eine steife Brise aus NO., die See war hoch und das Hintertheil des Schiffes bewegte sich sehr stark. Um die Decks und Luken frei zu machen, musste Ladung geworfen werden. Man steifte dann die Zwischendecksluken in No. 1 und die Ventilatoren möglichst stark und wasserdicht ab, ebenso auch die Luke zum Kabelgatt. Um 5 Uhr Nachmittags kam ein Vertreter der Grand Canary Coaling Co. längsseits und bot Hilfe gegen Bergelohn an. Etwas später kam der deutsche Consul an Bord. Man bestellte nun Leichter und Leute, sowie einen Taucher und arbeitete dann die ganze Nacht bei den Kohlen. Am 5. August, Morgens 6 Uhr, kamen Arbeiter in einer kleinen Lanche von Las Palmas an. Man brachte nun mit der Lanche einen Buganker mit Stahlschlepper und drei neuen Manilatrossen, ausserdem den grossen Warpanker mit Stahlschlepper und einer siebenzölligen Manilatrosse aus, um das Heck auf Strom zu halten, und hievte dieselbe möglichst steif. Mit jeder Tide probirte man, abzukommen, indem man mit der Maschine Volldampf rückwärts arbeitete und gleichzeitig mit drei Winschen an beiden Ankern hievte, auch von einem resp. zwei Schleppern assistirt wurde, doch immer ohne Erfolg. Unter Ausnutzung dieser Hilfsmittel gelang es, nachdem 700 T. Kohlen geworfen, ein Theil Stückgüter und Cement in Leichter gelöscht war, das Schiff wieder flott zu machen. Man peilte in Raum No. 1 20 Fuss 9 Zoll Wasser, die anderen Räume waren leenz. Um 8 Uhr Morgens des andern Tages erreichte man Las Palmas und ankerte daselbst in 15 Faden Wasser ausserhalb des Hafens. Der Tiefgang des Dampfers war damals vorne 21 Fuss 6 Zoll und hinten 20 Fuss.

Zeuge Capitän Weller: Ich befand mich am Unfalltage Morgens auf der oberen Commandobrücke und hatte mit der Signalstation auf Las Palmas Signale ausgetauscht. Ich begab mich darauf auf die untere Brücke, woselbst auch das Kartenhaus sich befindet; von hier aus gab ich dem 2. Offizier, welcher die Wache hatte, den Befehl, gut aufzupassen und der Küste nicht zu nahe zu kommen. Als ich hinunterging, und auch nachdem ich schon einige Zeit auf der unteren Brücke war, habe ich mich persönlich davon überzeugt, dass alles klar ging. Einen Kurs hatte ich nicht aufgegeben, sondern wir steuerten nach Landpeilungen. In der Nähe der Küste machte sich ein starker Strom bemerkbar. Der zweite Officier war ein durchaus zuverlässiger Mann, der schon längere Zeit an Bord war. Hätte der Wachhabende die ihm gezeigte Bucht offen gehalten, so wäre alles frei gegangen. Als mir dann zugerufen wurde, es liege S<sup>3</sup>/<sub>4</sub>W per Compass an, hatte ich allerdings diesen Curs auch gebilligt, weil ich sah, dass so wie das Schiff lag, alles frei gehen musste; jedenfalls hätte der Wachhabende aber doch nach seinem eigenen Ermessen handeln müssen, zumal ich die Officiere auch in der Nähe von Land selbstständig navigiren liess.

Zeuge zweiter Officier Jensen: Ich hatte die Wache um 8 Uhr Vormittag vom ersten Officier übernommen. Als wir Narrow Point passiert hatten, fragte ich den auf der unteren Brücke stehenden Capitän nach den jetzt zu nehmenden Curs, worauf ich zur Antwort erhielt: »Halten Sie nur ab.« Ich meldete darauf dem Capitän, dass es nunmehr S<sup>3</sup>/<sub>4</sub>W anliege. Der Capitän glaubt verstanden zu haben, dass es SzW anliege, ich bin aber ganz sicher S<sup>3</sup>/<sub>4</sub>W gesagt und auch gesteuert zu haben. Ich hatte die vom Capitän benutzte — dem Seeamt vorliegende — Specialkarte nicht gesehen und wusste nicht, dass die Küste so unrein sei; ich wusste auch nicht, dass in jener Gegend ein Riff liege; Brandung konnte ich vorher nicht bemerken, obgleich ich gut aufgepasst habe. Der Schein der Morgensonne blendete ganz bedeutend. Eine Peilung von Land habe ich nach dem Compass nicht genommen, sondern ich habe die äusserste Landspitze vom Gross-Pardun frei gehalten und hiernach den Curs weiter gesteuert, der, wie ich sicher annahm, auch von allem frei gehen musste.

Nach Schluss der Beweisaufnahme führte der Reichs-Commissar etwa Folgendes aus:

»Die Strandung des deutschen Dampfers »Lavinia« ist auf eine ausserordentlich sorglose Navigirung zurückzuführen, und habe man dieselbe durch frühzeitige Peilungen vermeiden können. Der Capitän Weller hat den Curs S<sup>3</sup>/<sub>4</sub>W SzW gebilligt, wobei <sup>1</sup>/<sub>4</sub> Strich keinen Unterschied machte. Wenn der Capitän genügend Material auf der Brücke gehabt und dem wachhabenden Officier gegeben hätte, so würde der Unfall nicht passiert sein.

Anträge wolle er, der Reichscommissar, nicht stellen, weil bei dem Unfall Menschenleben nicht verloren gegangen seien, und weil der Capitän das Schiff wieder abgebracht und nach Hamburg zurückgebracht habe.

In Bezug auf den Steuermann Jensen sei dessen Verhalten auch nicht zu billigen, da derselbe sich mehr um die Position des Schiffes hätte kümmern müssen. Auch den Steuermann Jensen trifft scharfer Tadel.

Nach abgehaltener Berathung verkündete das Seeamt sodann folgenden Spruch:

»Die Strandung der »Lavinia« auf Gando Reef bei Gran Canaria ist durch sorglose Navigirung herbeigeführt.

Die Verantwortung hierfür trifft sowohl den Schiffer Weller wie den Steuermann Jensen; das Verhalten Beider ist zu rügen.

Nach der Strandung ist mit Umsicht und Geschick verfahren.

## Schiffbau.

**Stapellauf.** Auf der Werft von C. Lühring in Brake geht ein Dreimastgaffelschoner seiner Vollendung entgegen, der von der Firma Claus Dreyer-Bremen in Auftrag gegeben ist. Das Schiff, das den Namen »Adelheid« erhält, wird in ca. 14 Tagen von Stapel laufen. Es ist 160 Fuss lang, 22 Fuss breit und 9 Fuss tief und erhält eine Ladefähigkeit von 250 Tons. Das Schiff ist unter Specialaufsicht und für die höchste Classe des englischen Lloyd, aus Stahl erbaut.

**Probefahrt.** Die Woermann-Linie hat von der British & African Steam Navigation Comp. Elder, Dempster & Co., einen in Newcastle o. T. neu erbauten Fracht- und Passagierdampfer, der am 12. d. M. seine Probefahrt machte und den Namen »Philippoville« erhalten hat, angekauft. Das neue Schiff soll unter belgischer Flagge gemeinschaftlich mit dem Dampfer »Bruxellesville« und der Société Maritime du Congo eine vierzehntägige Verbindung zwischen Antwerpen und dem Congo unterhalten.

## Vermischtes.

**Das neue Kaiserdock in Bremerhaven**, das am 8. Septbr. dem Verkehr übergeben worden ist, ist das erste massiv aus Stein gebaute Dock, in der deutschen Handelsmarine überhaupt und eines der grössten Docks der Welt. Da die Kammer-schleuse der neuen Hafenanlagen, an welche das Dock sich anschliesst, eine Nutzlänge von 200 m und eine Breite von 28 m erhielt, damit Schiffe von 200 m Länge und 25 m Breite jederzeit durchfahren könnten, so wurde zunächst ein gleiches Ziel für das Dock gesetzt. Es stellte sich aber heraus, dass eine noch grössere Länge nothwendig war, weil der Lloyd schon Schiffe von fast 200 m Länge in Auftrag gegeben hatte und die im Dock nach hinten ausziehenden Bohraubenwellen dieser Schiffe eine weitere Docklänge bis zu 20 m erheischen. Daher wurde denn beschlossen, das Dock noch 20 m länger zu machen. Darnach sind die endgültigen Dimensionen für das Trockendock die folgenden: nutzbare Länge 220 m, mittlere Halsweite 27,6 m, nutzbare Tiefe 9,5 m. Die Einfahrt in die ganze Anlage, d. h. das Vorbassin mit Dockkammer und Reparaturbecken ist durch eine Drehbrücke überbrückt, welche den Eisenbahn- und sonstigen Hafenverkehr von einem Ufer zum andern ermöglicht, jedoch beigedreht wird, wenn ein Schiff in das Vorbassin einfahren oder aus demselben ausfahren soll. Der Abschluss der Dockkammer gegen das Vorbassin geschieht durch ein Hebepon-ton, das nicht nur am äussersten Ende des Docks, sondern auch 60 Meter dockeinwärts eingelegt werden kann. Dadurch kann an Betriebskosten gespart werden, weil dann bei kleineren Schiffen die leer zu pumpende Dockkammer um 60 m kleiner sein kann. Zum Leerpumpen ist ein Dampf-schöpfwerk hergerichtet, welches im Stande ist, das ganze Dock innerhalb 2—2½ Stunden in den Hafen zu entleeren. Das-selbe besteht aus zwei Centrifugalpumpen, deren Gehäuse einen Durchmesser von 5 m haben. Sie werden angetrieben durch direct gekuppelte Dampfmaschinen von je 600 Pferdestärken und fördern in der vorerwähnten kurzen Zeit 75 000 Kubik-meter. Der Kostenanschlag für das ganze Werk nach den zuletzt erwähnten Dimensionen und mit den geschilderten Ausstattungen wurde auf 5 905 485 .M berechnet. Davon ent-fällt auf das Reich die fest bemessene Summe von 2 400 489 .M, sodass für bremische Rechnung noch 3 505 000 .M verbleiben. Wie die »Weser-Ztg.« hört, ist bei Ausführung des Werkes keine Ueberschreitung des Anschlags eingetreten, sondern eine Ersparniss erzielt. Den Betrieb des Docks hat der »Nord-deutsche Lloyd« für 115 000 .M jährlich für die Dauer von 25 Jahren gepachtet; doch sollen die Kriegsschiffe das Recht haben, das Dock unter denselben Bedingungen zu benutzen, wie die Schnelldampfer des »Norddeutschen Lloyd«; auch sollen sie dieselben Dockungsgebühren bezahlen wie dessen Schiffe, jedoch nur die Hälfte der täglichen Dockmiete; endlich sollen sie das Recht haben, das Dock, wenn es frei ist oder frei wird, jederzeit zu benutzen, nur die Schnelldampfer des Lloyd haben den Vortritt.

**Die Invaliditäts- und Alters-Versicherung der Seeleute.** (Siebenter Bericht der Geschäftsstelle.) Das Tätigkeitsgebiet der Geschäftsstelle ist im verflossenen Rechnungsjahr dasselbe geblieben, als im Vorjahre. Das Rhedereiverzeichniss weist z. Z. 2335 Rheder mit 4029 Schiffen nach. Die Beitrags-errichtung der Rheder ist entweder auf Grund genauer Er-mittelungen oder vorläufig nach geschätzter Mannschaftszahl gemacht. Im Laufe des Berichtsjahres 1898 zahlten an die verschiedenen Versicherungsanstalten in Ost- und Westpreussen, Pommern, Schleswig-Holstein, Hannover, Mecklenburg, Olden-burg und an die Hanseatische Vers.-Anstalt 1371 Rheder 2786 Beiträge, gegen 3240 in 1897 und 3204 in 1896. Durch Eingang der erledigten Musterrollen konnte festgestellt werden,

dass 61 Rheder mit der Beitragszahlung im Rückstande ge-blichen waren. An Diese wurden unter gleichzeitiger Angabe des zu zahlenden Betrages Zahlungsaufforderungen, die Erfolg hatten, erlassen. Sechs Wochen nach Ende 1898 standen noch die Beiträge von 274 solcher Rheder aus, die für das Vorjahr Beitrag bezahlt hatten. Im Rechnungsjahr sind von Rhedern an Beiträgen gezahlt:

1) an die Geschäftsstelle	
Reste aus Vorjahren . . .	21 387,98 .M
Beiträge für 1898 . . .	356 958,64 „
2) unmittelbar an die Vers.-Anst. .	182,93 „
Zusammen	378 529,55 .M

Die in 1898 entrichteten Beiträge vertheilen sich über die Lohnklassen auf den genannten Versicherungsanstalten folgen-dermaassen: Auf Lohnklasse I 50 151, auf II 335 300, auf III 942 670 und auf IV 260 692. Hieraus ergibt, dass von je 1000 entrichteten Beiträgen für Seeleute auf Lohnklasse I 32 fallen, auf II 211, auf III 593 und auf IV 164. Von je 1000 Seeleuten waren versichert 41 in Classe I, 207 in II, 592 in III und 160 in Lohnklasse IV. Einnahmen und Ausgaben betrugen im Rechnungsjahre je .M 404 249,07. Daher weder Bestand noch Vorschuss.

**Schiedsgericht für Unfallversicherungssachen.** Leicht-matrose Z. ist am 25. November 1898 auf dem Dampfschiff »Fürst Bismarck« auf der Reise von New York nach Gibraltar bei plötzlich auflaufender Dünung auf Deck gefallen und in-folge Schädelbruchs sofort gestorben. Die Mutter desselben behauptet, der Verstorbene sei ihr einziger Ernährer gewesen. Die See-Berufsgenossenschaft hat den Anspruch auf Ascendenten-Rente zurückgewiesen, weil der Verstorbene nicht der einzige Ernährer der Klägerin gewesen ist. Die dagegen erhobene Berufung verwirft das Schiedsgericht aus folgenden Gründen: Ascendenten haben nach § 13, 2 b des See-Unfallversicherungs-gesetzes nur ausnahmsweise Anspruch auf Hinterbliebenen-Rente, wenn ihr durch Betriebsunfall getödteter Descendent ihr einziger Ernährer war. Es kommt also auf die thatsäch-lichen Verhältnisse an, wie sie zur Zeit des tödtlichen Unfalls gewesen. In diesem Falle steht fest, dass, selbst, wenn die unbewiesenen klägerischen Behauptungen der Wahrheit ent-sprechen, der Verunglückte seine Mutter bis zu seinem Ableben doch nur sehr geringfügig unterstützt hat. Er war auch offenbar nicht in der Lage irgend welche nennenswerthe Unterstützung zu leisten, da er von 1896 bis 1898 im September seiner Marine-Dienstpflicht genügte und nachdem er als Leicht-matrose angemustert, ausweise seines Schreibens empfangenes Geld für sich verbrauchen und Berichtigung einer Schuld auf die Zukunft vertrösten musste. Der nur einen Tag vor dem Sohne verstorbene Ehemann ist als der gewesene Ernährer bezeichnet, auch findet diese Bezeichnung in der Berufungs-schrift Bestätigung. Es trifft aber im Entferntesten nicht zu, dass der Sohn zur Zeit seines Ablebens oder in der vor-angegangenen Zeit auch nur im Wesentlichen den Leben-unterhalt der Klägerin bestritten hat.

Der 2. Koch W. auf dem Dampfschiff »Isis« ward am 10. April 1899 auf der Reise von Corinto nach Valparaiso durch ein fallendes Messer am linken Fusse verletzt. Er ist nach Amputation eines Beines am 22. Juni 1899 gestorben. Seine Mutter hat Ansprüche auf Hinterbliebenen-Rente gemacht. Von der See-Berufsgenossenschaft ist der erhobene Anspruch abgewiesen, weil der verstorbene Sohn nicht der einzige Er-nährer gewesen ist. Die dawider erhobene Berufung verwirft das Schiedsgericht aus folgenden Gründen: Dass der Ver-storbene nicht der einzige Ernährer seiner Mutter gewesen, ergibt sich schon aus den eigenen klägerischen Ausführungen, denn wenn man nicht von dem Todestage, sondern von dem Unfalltage ein ganzes Jahr zurückrechnet und die Frage stellt,



was hat vom 10. April 1897 bis 10. April 1898 der verstorbene Sohn für die Bestreitung des Lebensunterhaltes seiner Mutter geleistet, so ergibt sich nach den eigenen klägerischen Ausführungen die Antwort: Nichts weiter als die Zusendung eines Papageis mit Käfig im December 1897, dessen Erlös 40 betragen hat.

**Ueber gesundheitspolizeiliche Controle der Seeschiffe im Hamburger Hafen** meldet das Amtsblatt: Zur Verhütung der Einschleppung eines Pestfalles verordnet der Senat unter Bezugnahme auf § 2 des Hafengesetzes vom 2. Juni 1897, was folgt: »Die Officiere und Mannschaften der in Hamburg ankommenden Seeschiffe dürfen ihr Schiff nicht eher verlassen, bis die in § 18 der Hafenordnung vom 30. Juni 1897 für alle Schiffe vorgeschriebene gesundheitspolizeiliche Untersuchung durch den Hafenarzt oder einen Vertreter desselben stattgefunden hat. Die erste Untersuchung wird thunlichst sofort nachdem das Schiff fest vertäut ist, vorgenommen werden und zwar auch während der Nacht. Die Hafenpolizei ist angewiesen, jede Uebertretung dieses Verbots zu verhindern. Es wird zugleich darauf hingewiesen, dass nach § 19 der Hafenordnung Personen, die an ansteckenden Krankheiten sowie an Fieber, Brechdurchfall, Ausschlag oder Scorbut leiden, das Schiff erst nach Besichtigung durch den Hafenarzt und nur mit dessen Erlaubniss verlassen dürfen. Zuwiderhandlungen werden nach § 38 des Hafengesetzes mit Geldstrafe bis zu 150 M oder im Unvermögensfalle mit Haft bis zu sechs Wochen bestraft.«

### Kleine Mittheilungen.

Eine für die Schifffahrt bedeutsame Erfindung hat der frühere Obermaschinist bei der Hamburg-Amerika-Linie, Köhler gemacht. Es ist dies ein Controlapparat, der auf der Commandobrücke anzeigt, ob das gegebene Maschinencommando richtig ausgeführt worden ist. Der Apparat tritt vor der Umdrehung der Schraube in Function, greift bereits bei der Umsteuerung ein, und es kann daher auf der Commandobrücke das auszuführende Commando genau controlirt werden. Der Apparat ist mit einem Registrirapparat verbunden, der das Maschinencommando automatisch auf einem Papierstreifen niederschreibt. Dieser Papierstreifen wird dem Maschinenjournal beigelegt. Im Falle einer Collision kann hierdurch bei der Seeamtsverhandlung festgestellt werden, wie zur Zeit der Collision die Maschine gearbeitet hat. Der durch Electricität zu betreibende Apparat lässt sich ohne besondere Schwierigkeiten auf jedem Schiff placiren, da auf dem Schiffe, wo keine Electricität vorhanden ist, eine Batterie vollständig genügt. Der Apparat ist bereits bei vielen Rhedereien eingeführt und vom Erfinder auch schon zum Patent angemeldet worden. (H. N.)

Unter Bezugnahme auf die stetig im Preise steigenden Segelschiffe glaubt »Marine Marchande« die Nothwendigkeit der in Frankreich üblichen Navigationsprämien nachgewiesen zu haben. Zu dem Behufe erwähnt die Zeitung, dass ein Segler, dessen Herstellungskosten 1893 und 1894 etwa 440 000 Fr. betrugen, heute nicht mehr unter 600 000 Fr. gebaut werden könne. »Martha Roux«, eine stählerne Bark von 2040 Tons, die kürzlich in Nantes vom Stapel lief, kostete 550 000 Fr.; der Erbauer wies einen weiteren Bauauftrag zu denselben Bedingungen zurück und bedeuteten, ein ähnliches Schiff, wie das bezeichnete nicht unter 600 000 Fr. bauen zu können.

Die namhafte bisher unter dem Namen »The Clydebank Engineering and Shipbuilding« bekannte schottische Schiffswerft ist durch Kauf in den Besitz der Firma John Brown & Company Ltd., deren Namen sie führen wird, übergegangen.

Eine neue **Schiffswerft** ist in Bacalan an der Gironde, bei Bordeaux, orrichtet. Das erste in Bauauftrag gegebene Schiff ist ein stählerner Segler von ca. 3200 T. Die Gesellschaft beabsichtigt, bis die Prämien für Dampferneubauten steigen, nur Segelschiffe zu bauen.

### Vereinsnachrichten.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 7. September abgehaltenen Versammlung, die unter Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurden zunächst 3 Herren zur Aufnahme in den Verein vorgeschlagen. Hierauf wurde mitgetheilt, dass wiederum ein hochverehrtes Mitglied, Herr J. A. Jensen, verstorben wäre; die Versammlung ehrte das Andenken des dahingeshiedenen Collegen in der üblichen Weise. An Eingängen lagen vor: »Notices to Mariners«, Schreiben von Mitgliedern von Apia, Howhoi, Bruusbüttel und Nordenham. Des Weiteren wurde mitgetheilt, dass der Verwaltungsrath in seiner letzten Sitzung die Frage der Gewährung eines Rechtsschutzes für Mitglieder bei Seeamtsverhandlungen vorläufig dahin entschieden habe, dass für jedes solche Mitglied die Hälfte der Vertheidigungskosten abseiten der Vereinscasse zu tragen sei. Dann wurde über einen Artikel aus No. 35 der »Hansa« betr. Strandung des Dampfers »Schweden« von Stettin in Verbindung mit der Seeamtsverhandlung betr. Strandung des Dampfers »Lavinia« verhandelt. Zu letzterer namentlich wurde ausgeführt, dass dem Spruche des Seeamts nicht zugestimmt werden könne, wenn man bedenke, dass in den meisten Fällen auf Hamburger Schiffen der Steuermann sich nicht gestatten dürfe, die Anweisung des Capitäns auf ihre Richtigkeit hin zu prüfen. Leider sei zu constatiren, dass es eine ganze Anzahl Hamburger Schiffe gebe, auf denen der Capitän eine Einsichtnahme in die Karten seinen Steuerleuten direct verweigere. Wenn dieses auch auf der »Lavinia« nicht der Fall gewesen sei, so sei zweifellos doch nach einem vorhergegangenen Manöver ein fester Curs dem Steuermann abseiten des Capitäns gegeben und damit die vorhergegangenen Ordres ausser Kraft gesetzt worden, was den Steuermann, der die obere Brücke, auf der er sich allein befand, nicht verlassen konnte, völlig entlastete. Die Versammlung war der Ansicht, dass der Spruch des Seeamts in Hinblick auf das Ansehen des Schifferstandes nur zu bedauern sei. Von Mitgliedern, die nach der Strandung der »Lavinia« in Las Palmas gewesen waren, wurden sodann noch einige Einzelheiten betr. des Unfalles vorgetragen, hierauf noch einige Ersatzwahlen zum Verwaltungsrathe vorgenommen und dann die Versammlung geschlossen.

### Frachtenberichte.

#### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 1. September 1899.

Die Nachfrage nach Getreidebooten, besonders solchen grösseren Raumgehalts, nach ausgesuchten Häfen von »Range« Ende September oder Anfang October ladebereit, hat sich ausgebreitet und die Frachten haben sich zu früher erwähnten Sätzen behauptet. In der gegenwärtigen Getreidefrachten-Lage tritt besonders hervor, dass die Charterer Schiffe gleich für drei aufeinander folgende Trips auf Grund der beim ersten Engagement geschlossenen Bedingungen bevorzugen, ebenfalls wird das Privilegium von Theilladung, Hafer mit schwerem Getreide gewünscht. Als Gegenstand ganz besonderen Inter-

esses erlauben wir den Abschluss einer Maisfracht von Virginia nach Roval zu berichten. Eine beträchtliche Anzahl Vercharterungen von atlantischen Baumwolle-Häfen für September-Beladung ist zu Stande gekommen. Der Golf nimmt für die Wintermonate fortgesetzt Schiffe zu letzthin berichteten Raten an, jedoch ist nicht mehr so viel Schwung im Geschäft wie vergangene Woche und deshalb zu befürchten, dass etwaige von Rhedern für Ratenaufbesserung unternommene Schritte keinen Erfolg haben werde. Platz-Zeitcharterer für allgemeine Zwecke haben sich endgültig vom Markt zurückgezogen, in Folge der sehr hohen, seitens der Bkeder erzielten Raten vom Golf, die bewirkt haben, dass weitere Erhöhungen bevorstehen. — Die Lage unseres Segelschiffmarktes veranschaulicht absolut keine Aenderung; wir haben unseren vorwöchentlichen Bemerkungen nichts hinzuzufügen.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	23/4d	15/	10/	12/6
London,	3 1/2 d	17/6	12/6	12/6
Glasgow,	3d	17/6	10/	15/
Bristol	4 1/4 d	20/	15/	15/
Hull	4 1/2 d	17/6	12/6	15/
Leith	4 1/2 d	20/	15/	17/6
Newcastle	4 1/2 d	20/	15/	15/
Hamburg	60 d	20c.	16 cents.	50 mk.
Rotterdam	8 1/2 c.	20 cts.	17 1/2 cts.	12a14c.
Amsterdam	8 1/2 c.	20 cts.	17 1/2 cts.	12a14c.
Kopenhagen	3/6	17/6	17/6	20/
Bordeaux	13/	22 1/2 cts.	17 1/2 c.	\$ 5
Antwerpen	3 1/2 d	16/3	12/6	17/6
Bremen	70 d	20c.	16c.	12c.
Marseille	3/a3/1 1/2	25/	20/	20/a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 26 1/4 c. Hamburg 25 c.  
 — Rotterdam 30 c. — Amsterdam 30 c. — Kopenhagen 1/4 d.  
 — Antwerpen 20 c. — Bremen 20 c. — Marseille — c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	3/4 1/2	3/4 1/2	2/10 1/2	2/10 1/2
Raff. Petrol. p. Segel	....	....	2/9a3/4 1/2	.... 24 1/2 c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	22c.	20c.	16c.	22 1/2 c.

## Büchersaal.

**Handbuch der Seemannschaft**, bearbeitet von Corvettecapitän C. Dick und Marine-Oberbaurath Otto Kretschmer. II Theile. Zweite neu bearbeitete Auflage, mit 650 Bildern, 41 Tafeln und einer Karte. Verlag von Ernst Siegfried Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin 1899, Preis M 30.—

Auf dem Gebiete des Schiffbaues im Allgemeinen und des Kriegsschiffbaues im Besonderen haben sich, hervorgerufen durch die Fortschritte der Technik und die Vervollkommenung der Waffentechnik in den letzten Jahren grosse Aenderungen und Umwälzungen vollzogen. Maschinelle Einrichtungen finden für den Dienstbetrieb an Bord in weit höherem Masse Verwendung, die Panzerung und wasserdichte Theilung erfolgt nach anderen Gesichtspunkten und Holz ist als Schiffbaumaterial völlig verschwunden. Infolgedessen muss auch der heutige Seemann sich in weit höherem Masse wie früher mit technischen Angelegenheiten beschäftigen. Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, haben anscheinend die Verfasser das zuerst im Jahre 1893 erschienene »Handbuch der Seemannschaft« einer gänzlichen Neubearbeitung unterzogen. Den Bearbeitern erschien es besonders erforderlich, das Schiffsgelände selbst

mit seinen Eigenschaften und Einrichtungen mehr wie bisher in den Vordergrund treten zu lassen und alle an Bord eines Kriegsschiffes der Gegenwart vorhandenen wesentlichen Einrichtungen zu schildern. Das Buch zerfällt demnach in zwei Theile, von denen der erste das Gebäude, auf welchem sich der Seemann bewegt, in seiner Entstehung und Einrichtung darstellt, der zweite die seemannische Handhabung des Schiffes und seiner Einrichtungen behandelt. — Die Besprechung der Takelage und ihres Gebrauchs ist im zweiten Theil, obschon sie auf dem heutigen Kriegsschiff keinen Platz mehr beanspruchen darf, noch beibehalten worden, weil ihre Kenntniss noch nicht entbehrt werden kann. Somit bieten die Verfasser ein ausführliches Lehrbuch über das moderne Kriegsschiff sowohl in seiner Entstehung und Einrichtung als auch in seiner Handhabung und Verwendung im Hafen und in See; in keinem anderen in- oder ausländischen Werk wird das Gebiet der Seemannschaft von einem so fortgeschrittenen und den heutigen Anforderungen angepassten Standpunkt aus zur Darstellung gebracht. Der Stoff ist zugleich so geordnet, dass der Schiffbau- und Maschinenbautechniker einen vollständigen und klaren Ueberblick über das Wesen des modernen Kriegsschiffes und seiner Bestandtheile und das Ineinandergreifen der letzteren gewinnen kann. Aber auch dem Kauffahrteimann, ganz besonders dem Reserve-Seeofficier wird das Werk als Nachschlagebuch werthvolle Dienste leisten; birgt sein Inhalt doch so viele Abhandlungen, deren Erörterung für den Seemann nur nutzbringend ist. Da wir im Rahmen einer kurzen Recension nicht die sämtlichen Themathe erwählen, geschweige denn besprechen können, beschränken wir uns auf die Registrirung solcher Abhandlungen, die speciell dem Seemann der Handelsmarine gewidmet sind. Allgemeine Eintheilung der Schiffe; Schiffclassification; Schiffsvermessung; Freibord; Vorschriften der Seeberufsgenossenschaft; Grundzüge des Schiffbaues; Einfluss der Stauung und Belastung auf die Bewegungen des Schiffes; Docken; Hafeneinfahren; Einrichtungen für den Schiffbetrieb vermittelt besonderer Apparate und Hilfsmaschinen; Seemannschaft; Dampffahrkunde; Strassenrecht auf See etc. etc. Wir werden bei passender Gelegenheit auf besondere Abschnitte des Buches später ausführlicher zurückkommen.

**Lexikon der Metall-Technik.** Handbuch für alle Gewerbetreibenden und Künstler auf metallurgischem Gebiete. Enthaltend die Schilderung der Eigenschaften und der Verwerthung aller gewerblich wichtigen Metalle, deren Legirungen und Verbindungen. Unter Mitwirkung von Fachmännern redigirt von Dr. Josef Bersch. Das Werk erscheint in 20 Lieferungen zu 50 Pfg. Die Ausgabe erfolgt in vierzehntägigen Zwischenräumen; bisher 10 Lieferungen erschienen. (A. Hartleben's Verlag in Wien.)

Mit der soeben ausgegebenen Lieferung, welche den Artikel »Nickel« enthält, liegt dieses Werk zur Hälfte vor. Schon kurz nach dem Erscheinen der ersten Lieferung äusserten sich Fachmänner dahin, dass bis nun über kein Industriegebiet ein so gross angelegtes Werk vorhanden sei, wie das »Metall-Lexikon«. Die seither erschienenen Lieferungen, welche von allen Seiten die glänzendste Anerkennung fanden, beweisen, dass das ganze Werk von den suchkundigsten Männern geschaffen und in so meisterhafter Art redigirt ist, dass es keinen noch so unbedeutenden Gegenstand giebt, welcher zur Metalltechnik in Beziehung steht, der nicht in diesem Buche besprochen wäre. Wir können daher mit vollem Rechte den Ausspruch thun, dass das »Metall-Lexikon« — ein wahres Unicum unter den Fachwerken — ein für jeden Metalltechniker unentbehrliches Handbuch ist, indem er in demselben für alle sein Gebiet betreffenden Fragen vollen Aufschluss findet.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“ Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 38.

Hamburg, den 23. September.

XXXVI. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnen-Schiffahrt. — Methode Marq. St. Hilaire. — Belehrung über das Wesen und die Verbreitungsweise der Pest. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenbericht — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Am Freitag, den 15. September waren die **Manöver der deutschen Herbstübungsflotte** beendet. Eine anstrengende, Geist und Körper aufreibende Zeit ist vorüber, eine Zeit, in der Officiere und Mannschaften zu beweisen hatten, ob sie die im Laufe des vorhergegangenen Jahres sich zu eigen gemachten Erfahrungen auch praktisch zu verwerthen verstanden. Die in der Tagespresse veröffentlichten Flottenberichte, in grossen Zügen skizzenhafte Schilderungen der Flottenthätigkeit, haben uns auf dem Laufenden gehalten. Was in jenen Berichten über Seetaktik, Strategie und über die praktisch bothätigte Nutzenanwendung artilleristischer Ausbildung mitgetheilt worden ist, haben wir, obgleich interessante und beachtenswerthe Momente nicht fehlten, weniger verfolgt, als jene Bemerkungen die sich auf die Navigation bezogen. Infolge dieser Auslassungen sowie nicht minder auf Grund des eigenen Urtheils darf man behaupten, unsere deutschen Seeofficiere sind vorzügliche Navigatoren. Die eine gemeldete Collision des Küstenpanzers »Aegir« mit einem Kauffahrteimann geschah, als das Kriegsschiff Aufklärungsdienste versah und, weil vollständig abgeblendet, nicht in dem Maasse gegen Unfälle gefeit war, wie ein mit allen vorschriftsmässigen Laternen fahrendes Schiff. Aber auch bei diesem einen Schiffsunfall zeigte der deutsche

Commandant, dass er die Eigenschaften eines tüchtigen Seemannes, Kaltblütigkeit und Uebersicht, besass. Seiner seemännischen Geschicklichkeit ist zu danken, wenn die Collision ohne Menschenverlust vorüberging. Und doch hat der unerbittliche Tod auch während der diesjährigen Flottenmanöver Gelegenheit zur Ernte gefunden. Vier noch junge Seelente wurden in der Ausübung ihrer Berufspflichten getödtet. Glücklicherweise nicht durch die Unvorsichtigkeit eines Kameraden, sondern infolge eines unvorhergesehenen Ereignisses, einer Explosion im Maschinenraum. — — Unsere deutsche Kriegsflotte ist nicht gross, aber sie verfügt über ein Personal, welches dank seiner Tüchtigkeit und Fähigkeit das seiner Obhut unterstellte Material, die Kriegsschiffe, zu einer scharfen, schlagfertigen Waffe macht. Als Feind gefürchtet, als Bundesgenosse begehrt.

In No. 35 der »Hansa« ist auf das bevorstehende **150jährige Jubiläum der Hamburger Navigationsschule** hingewiesen und in No. 36 in einem Referat über eine Sitzung des Vereins Deutscher Seeschiffer mitgetheilt, dass der Verein eine festliche Kundgebung am Jubiläumstage sehr sympathisch begrüssen würde. In gleicher Weise fand der Vorschlag, die erste Anregung zur Theilnahme an einer solchen Festlichkeit müsste von den jetzigen Schülern der Anstalt ausgehen, allgemeine Zustimmung. Die Navigationsschüler, von der Anschauung der Vereinsmitglieder, unter denen sich



nicht wenige »alte Herren« befinden, unterrichtet, haben alle Vorbereitungen für das Zustandekommen eines Festcommerses — in dieser Form ist die Feier gedacht — getroffen. Ein Festcomité ist gebildet, Annoncen in verschiedenen Tagesblättern haben zur Theilnahme aufgefordert, Betheiligungskarten sind gedruckt und stehen zur Empfangnahme sowohl den früheren Schülern, als allen Freunden der Hamburger Navigationsschule bereitwillig zur Verfügung. Ausser bei dem Festcomité (Herr Vermehren, Marienstrasse 57) und bei Herren Eckardt & Messtorff werden Festkarten sowohl von Herrn Capitän Woitschewsky, dem Vorsitzenden des Vereins Deutscher Seeschiffer, Baumwall 8, als von Herrn Pickhard, dem Vorsitzenden des Vereins Deutscher Seesteuerleute, Baumwall 10, ausgegeben. Der Commers findet am Sonnabend, den 30. September, 8 Uhr p. m., im Wintergarten des »Concerthaus Hamburg« statt. — Die Vorbedingungen für eine rege Theilnahme, die allgemein — und wahrscheinlich auch nicht vergebens — erwartet wird, sind geschaffen. Es bleibt uns an dieser Stelle nur zu wünschen übrig, der Commers, als bekundetes Interesse für ein sehr seltenes Fest, möge einen harmonischen Verlauf nehmen, sodass später oft und gerne in jedem seiner Theilnehmer bleibende angenehme Erinnerungen wachgerufen werden.

Herr Bernal, der britische Consul in Stettin, hat über den **Verkehr** des ihm unterstellten Distrikts an das Handelsamt einen Bericht gesandt, dem wir einzelne Stellen entnehmen. Aus- und Einfuhr sind seit 1896 und 1897 etwas gestiegen. Erstere von 676 461 T. auf 707 044 resp. 765 739 T., die Einfuhr von 2 049 223 auf 2 279 625 resp. 2 412 997 T. im Berichtsjahre 1898. In gleichem Verhältniss hat die Schifffahrt an Lebhaftigkeit zugenommen. Im Berichtsjahre besuchten Stettin 4670 Schiffe mit 1 384 906 R.-T. gegen 4535 zu 1 344 618 R.-T. im Vorjahre. Die britische Betheiligung ist auffallend zurückgegangen, allein um 91 Schiffe zu 87 865 T. innerhalb des letzten Jahres. »Keine Vorgänge von irgend welcher Bedeutung«, heisst es, »haben den Verkehr Stettins nachtheilig beeinflusst. Der spanisch-amerikanische Krieg hat der deutschen Schifffahrt nicht nur keinen Schaden bereitet, sondern er hat sehr günstig auf Rhederei- und Schiffbauwesen gewirkt, als namhafte deutsche Rhedereigesellschaften ihre Schiffe zu vortheilhaften Preisen losschlagen konnten und zur Ausfüllung der entstandenen Lücke deutsche Werften mit Bauaufträgen beehrten. Und da in den Mauern Stettins die grösste deutsche Werft steht, hat nicht allein diese, sondern die ganze Stadt von der erhöhten Thätigkeit profitirt.« Hierauf schildert der Consul den im October vorigen Jahres eröffneten Frei-

hafen, seine Bedeutung und seinen voraussichtlichen Einfluss auf die weitere Entwicklung des Seeverkehrs. Herr Bernal meint: »Stettin habe bezüglich seiner Hafenanlagen sowie Lösch- und Ladebequemlichkeiten immer hinter den deutschen Häfen der Nordsee, besonders Hamburg, zurückgestanden. Durch den neuen Freihafen hat sich Das geändert. Will jedoch Stettin,« so schliesst der Bericht, »mit den Nordseecentren in erfolgreichen Wettbewerb treten, so ist erforderlich, dass zum Freihafen und der bald beendigten Vertiefung des Fahrwassers Swinemünde-Stettin, als dritte Verkehrs-erleichterung, der projectirte Canal Stettin-Berlin bald in Bauangriff genommen werde.« — Unseres Erachtens müsste und wird es wahrscheinlich auch weniger im Bestreben der preussischen Seestadt liegen, Hamburg und Bremen ein gefährlicher Nebenbuhler zu werden, als vielmehr Kopenhagen, Gothenburg und Stockholm. Alle Erfolge nach dieser Seite bedeuten immer eine Vermehrung des Nationalreichthums und eine Hebung der deutschen Schifffahrt.

Ein Schreiben, das deutschen Rhedern vom Präsidium des **Deutschen Flottenvereins** zugegangen ist, soll hier, obgleich es schon seine Reise durch die ganze Tagespresse gemacht hat, wiedergegeben werden:

Sehr geehrter Herr!

Das Nachstehende betrifft eine Angelegenheit, von der ich annehmen darf, dass Sie das grösste Interesse an ihr nehmen werden.

Ich brauche einem Kenner der Verhältnisse wie Ihnen gegenüber nicht erst des längeren auszuführen, dass hinsichtlich unseres Matrosenpersonals Unzuträglichkeiten bestehen. Was sich zum Dienst als Matrose moldet, verdient oft diesen Namen nicht, und von Rhedern und Schiffsführern wird über solche angeblichen Seeleute lebhaft Klage geführt. Wirkliche Seeleute, d. h. Seeleute, die seemännische Kenntnisse und Fertigkeiten, Liebe zur Sache und Pflichtgefühl ihr Eigen nennen, sind selten.

Der Deutsche Flotten-Verein hat seit seinem Bestehen die Absicht, diesem Uebelstande abzuhelpen. Es soll das geschehen durch Errichtung von Schiffsjungen-Schulschiffen für die Handels-Marine.

Der Deutsche Flotten-Verein beabsichtigt nunmehr ein oder mehrere Stammschiffe nach dem Muster der englischen training ships mit seegehenden Tendern zu errichten, was natürlich erhebliche Kosten verursacht.

Nach Maassgabe der zur Verfügung stehenden und zur Verfügung gestellten Mittel soll das neue Unternehmen eingerichtet werden. Wird der Schaden in Betracht gezogen, der durch ungeschickte Seeleute an Bord entsteht, so zweifle ich nicht daran, dass alle betheiligten Kreise zur Errichtung von Schiffsjungen-Schulschiffen, also zur Erziehung tüchtiger und brauchbarer junger Seeleute beitragen werden. Thatsächlich soll auch eine Gegenleistung gemacht werden, denn es lässt sich mit Leichtigkeit einrichten, dass jedem Rheder nach Maassgabe seines Beitrages Anspruch auf die

Stellung von ausgebildeten Leichtmatrosen an bestimmten Zeitpunkten erwächst und der nothwendige Ersatz auch gestellt wird.

Die ganze Sache würde demnach als ein Mannschafts-Depot anzusehen sein, von dem die Handelsschiffe einen Theil ihres Bedarfs an Seeleuten beziehen, während diejenigen Kosten, die neue Schiffsjungen an Bord jedem Schiffsrheder verursachen, dem Institut behufs Ausbildung eben dieser jungen Seeleute zufließen.

Um nun ein Bild des nothwendigen Bedarfs zu erhalten und abschätzen zu können, auf welcher Grundlage das neue Unternehmen aufgebaut werden kann, bitte ich Sie, das anliegende Schema, das zunächst keine Verbindlichkeit haben soll, sehr gefällig ausfüllen und an mich zurückgelangen lassen zu wollen.

Zum Schluss bemerke ich, dass dem Aufsichtsrath des neuen Unternehmens auch Vertreter aus den Kreisen der Rheder angehören und diese eine Controle ausüben sollen, wodurch es ermöglicht wird, etwaige Wünsche der Rhedereien zur Sprache zu bringen und ihre Erfüllung zu erwirken.

Mit dem Ausdruck vorzüglicher Hochachtung  
das Präsidium des Deutschen Flotten-Vereins.

I. A.

(gez.) Schweinburg.

Das beigelegte Schema enthält folgende 3 Rubriken: 1. Name des Rheders bzw. der Rhederei; 2. jährlicher Bedarf an Leichtmatrosen; es werden zur Gründung von Schiffsjungen-Schulschiffen beigelegt: a) einmaliger Beitrag, b) jährlicher Beitrag.

Gewiss ein höchst sympathischer Entschluss, dem der schöne Gedanke zu Grunde liegt, durch Errichtung von Schiffsjungen-Schulschiffen einen seemännischen Nachwuchs heranzubilden, der dem Durchschnittsmatrosen der Gegenwart an seemännischen Eigenschaften überlegen ist. Wird die Anregung, wenn einst realisiert, nicht statt geträumter Erfolge Enttäuschungen bringen? Wer will es entscheiden! Wir enthalten uns jeden Urtheils. Nur nehme man sich nicht — wie es im Rundschreiben heisst — die englischen »training ships« zum Muster und wünsche sich nicht deren letztjährige Erfolge. Sie waren so sehr entmutigend, dass gelegentlich einer Commissions-sitzung der »Royal United Service Institution« von einer Seite angeregt wurde, das in Liverpool stationirte Schulschiff, als eine nicht mehr zeitgemässe im höchsten Grade unrentable Einrichtung aufzugeben. Von anderer Seite und zwar von Mr. Allingham, einem bekannten Fachmann, wurde angeführt: »Nicht nur müssen die Rheder gesetzlich verpflichtet werden, ihren Bedarf an Seeleuten aus Zöglingen der Schulschiffe zu ergänzen, sondern es muss auch in der Auswahl der Seemannsanwärter vorsichtiger verfahren werden. Nur Solchen dürfte der Zutritt gestattet sein, die auch wirklich Seemann werden wollen, damit Zustände, wie sie leider vorherrschen, wo kaum ein Drittel der Ausgebildeten dem Seemannsberufe treu bleiben, aus der Welt geschafft werden.«

In No. 36 der »Hansa« hatte Herr Gustaf Krenke in seinem Artikel »Die Wirkung der französischen Schiffahrtsprämien auf den Schiffbau« auf den als Folge der hohen Prämien entstandenen Unterschied zwischen Netto- und Brutto-Gehalt der französischen Segler hingewiesen und auch erklärt, weshalb der französische Rheder bemüht ist, einem möglichst geringen Netto- einen hohen Brutto-raumgehalt gegenüberstellen zu können. Bekanntlich werden die Hafen- und Lootsengebühren, Leuchtfeuer- und Quaienutzungsabgaben etc. meistens nach dem Nettoräumgehalt des Schiffes entrichtet. Eine jede Reduktion desselben bedeutet also auch eine Mindereinnahme. Was bisher immer nur vermuthet wurde, nämlich eine durch ausländische Behörden veranlasste Nachmessung französischer Schiffe soll nun thatsächlich zur Ausführung kommen. Und zwar gehen die Machthaber in San Francisco mit der Absicht um, dem Unwesen ein Ende zu machen.

Da englische und auch deutsche Zeitungen noch immer von einem Seemannsstrike im Ver. Königreich sprechen, der sich sogar in einigen Häfen zu Ungunsten der Rheder fühlbar gemacht haben soll, dürfen wir füglich auch davon reden. Sei es auch nur, um vielleicht der Bewegung eine kurze Grabrede zu halten. Ein besonderes Merkmal dieses Ausstandes ist die einmüthige Verurtheilung, die demselben von allen englischen Schiffsführern und Schiffsofficieren zu Theil geworden ist und wird. Wendet man ein, eine Stellungnahme, wie die angedeutete ist von den genannten Seemanns-Categorien doch selbstverständlich, so ist diese Anschauung, so selbstverständlich sie auch klingt, doch nicht überall und immer vertreten. Oeffentlich in Wort und That wird natürlich wohl niemals ein Schiffer oder Steuermann strikenden Matrosen seine Sympathie entgegenbringen. Jedoch zwischen öffentlicher Stellungnahme zu Gunsten oder einer solchen zu Ungunsten gegen Strikende liegt ein sehr weiter Begriff, ein grosses Feld, auf dem noch manche andere Ansicht wurzeln und sich verbreiten kann. Da aber wie gesagt englische Schiffsführer und Steuerleute jede Gelegenheit benutzen, die gegenwärtige Lohnbewegung eine unmotivirte Herausforderung zu nennen, ist es jedem Unbefangenen klar, auf welcher Basis der ganze Ausstand aufgebaut ist. Wenn trotz des bisherigen Fiaskos der Strikenden englische, national gesinnte Zeitungen die ganze Bewegung doch mit Besorgniss betrachten, so ist die einzige Erklärung hierfür, die Befürchtung, der Procentsatz ausländischer Seeleute auf britischen Schiffen werde durch die Lohnbewegung keine Absondern vielmehr eine Zunahme erfahren. Im Interesse der Landesvortheiligung allerdings keine angenehme Beobachtung.

Die »Japan Times« berichten über eine vereinbarte **Frachterhöhung** mehrerer Rhedereigesellschaften. Es handelt sich in der Hauptsache um die Frachtraten **zwischen japanischen und europäischen Häfen**. Unter anderen leider nicht namhaft gemachten Rhedereien, die zum erwähnten »Ring« gehören, werden in der japanischen Zeitung genannt: Die japanische Nippon Yusen Kaisha, die englische Peninsular & Oriental (P. & O.) Comp. und die französische Messageries Maritimes, drei stark subventionierte Dampfschiffsrhedereien. Für die Londoner Route ist die neue Rate, nämlich 5 s. höher, seit dem 15. August in Kraft und für asiatische Häfen seit dem 1. August. Die Fracht für Kupfertransport, bisher durch »freie« Contracte gedeckt, ist ebenfalls erhöht, sie kommt zur Anwendung am 1. October d. J. Nachfolgend einige Frachtangaben für die hauptsächlichsten Verschiffungsgüter.

**Kupfer:** (1 T. nach London und 100 Kin nach anderen Häfen) 25 s. nach London; 50 sen nach Bombay; 35 sen nach Penang und 40 sen nach Colombo.

**Schwefelhölzer:** (per Kiste) \$ 2 25 c. nach Bombay.

**Ammoniak:** (per T.) 30 s. nach London.

**Mangan:** (Braunstein, per T.) 30 s. nach London.

**Rohe Seide:** (per T.)  $1\frac{1}{2}$  bis  $1\frac{3}{4}$  % des ursprünglichen Werthes nach London, Glasgow, Liverpool, Manchester und Lyon; 140 Yen nach Bombay.

**Seide-Abfall:** (per T.) 31 Yen nach London, Glasgow, Liverpool, Manchester und Lyon; 20 Yen nach Bombay; 29 Yen nach Triest.

**Bearbeitete Seide:** (per T.)  $1\frac{1}{4}$  % des ursprünglichen Werthes bis 45 Yen nach London; von  $1\frac{1}{2}$  % bis 55 Yen nach Lyon; 40 Yen nach Bombay.

**Cerealien:** (per T.) 30 s. nach London.

**Gereinigte (refined) Thee:** (per T.) 59 s. nach London; 57 s. 6 d. nach Copenhagen; 60 s. nach Christiania.

**Thee:** (per Kiste) 8 Yen nach Bombay, 5 Yen nach Colombo.

**Verschiedene Güter:** (per T.) 45 s. nach London; 12 Yen nach Bombay; 9 Yen nach Colombo; 8 Yen nach Penang.

Man muss es der **russischen Regierung** lassen, für die **Entwicklung** der nationalen **Handels-schiffahrt** und für die Ausdehnung des russischen überseeischen und Küstenverkehrs thut sie Alles mögliche. Schon die an anderer Stelle gemachte Mittheilung über das Ergebniss der von Staatsbeamten geleiteten Commissionsthätigkeit zeugt,

dass russische Regierungskreise die Bedeutung eines gesunden Verkehrs zu schätzen wissen. Was jedoch »Fairplay« in seiner letzten Nummer berichtet, übersteigt die sonst im Allgemeinen von der Regierung eines Landes bestimmten Gewerben zugethane Fürsorge. Das englische Blatt schreibt: »Um den Verkehr durch russische Dampfer zwischen Schwarz-See-Häfen und solchen des Indischen und Stillen Oceans zu beleben, hat die russische Regierung beschlossen, den Rhedern nationaler Schiffe die im Suez-Canal üblichen Gebühren zu ersetzen. Der neue Erlass wird am 1. Januar 1900 in Kraft treten und zehn Jahre währen. Bisher bezahlte die Regierung schon die Hälfte der Canalgebühren für die Schiffe der Freiwilligen-Flotte.« Wenn irgendwo, so scheint hier das im politischen Leben Deutschlands eine bestimmte Bedeutung verheissende Wort »Liebesgaben« am richtigen Platze.

Im Frühjahr berichteten wir über die Verhandlungen einer in **St. Petersburg** tagenden **Commission**, der die Aufgabe gestellt war, auf Mittel und Wege zur Förderung der nationalen Handelsschiffahrt, des Schiffbaus sowie überhaupt des ganzen Seeverkehrs zu sinnen. Der jüngst veröffentlichte Bericht des britischen Generalconsuls aus St. Petersburg ergänzt unsere früheren Mittheilungen in folgender Weise. Die Commission hatte entschieden, dass 1) der über See vermittelte Waarenaustausch zwischen russischen Häfen durch russische Schiffe zu befördern sei. 2) dass solche Schiffe in Russland zu bauen seien und 3) dass alle Hebel in Bewegung gesetzt werden müssen, die Küstenfahrt zu beleben. Um letzteres Ziel erreichen zu können, empfahl die Commission, man möge ausländisches Capital zum Gründen von Actiengesellschaften heranziehen, ohne jedoch den ausländischen Actionären eine entscheidende Stimme bei der Verwaltung zu gewähren. Dem »Kaiserlichen Rath«, als der höchsten Instanz, war es darauf vorbehalten die Commissionsvorschläge zu prüfen, auszunutzen was Anklang fand, auszuschneiden was missfiel. Durch das Ergebniss dieser Berathungen haben nach eingeholter Sanction des Zaren die Art. 138 und 184 des russischen Handelsgesetzbuch folgenden veränderten Wortlaut:

Art. 138. Das Recht die russische Handelsflagge zu führen ist ein ausschliessliches Privilegium russischer Untertanen; dasselbe (das Recht) kann ausgedehnt werden: 1) auf russische Actiengesellschaften, deren Verwaltung und Hauptbureau auf russischem Grund und Boden steht und deren Verwaltungsrathmitglieder sowie der leitende Director russische



Unterthanen sind; 2) auf gesetzmässig eingetragene Handelsfirmen, wenn alle Inhaber Russen sind; 3) auf Personen, die vereint ein Schiff kaufen oder bauen lassen (Partenredereien), solange alle Betheiligten, alle Partner russische Unterthanen sind.

Art. 184. Das Recht Küstenfahrt zu betreiben, d. h. die Beförderung von Gütern oder Passagieren zwischen russischen Häfen, steht ausschliesslich Schiffen unter russischer Flagge zu. Die Besatzung muss sich aus russischen Unterthanen zusammensetzen.

Der letzte Passus, der Art. 184, soll bekanntlich schon am 1. Januar 1900 Gesetzeswirkung haben; über den Zeitpunkt des Inkrafttretens der im Art. 138 enthaltenen Angaben hat der britische Generalconsul noch nichts Bestimmtes erfahren.

### Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgetheilt vom Reichsgerichtsrath Dr. Sievers.

16) Seestrassenrecht. Verhältniss der Flussregel zu den Ausweichvorschriften. Zusammenstoss zwischen dem seewärts gehenden Dampfer »Maas« und dem aus See kommenden Dampfer »Prussia« in der Nähe von Cuxhaven in der Nacht vom 8. auf den 9. September 1897. Die Schiffe sichteten sich auf geraume Entfernung, als die »Maas« eben die Tonne 16 passirte, die »Prussia« aber noch unterhalb Cuxhavens war. Auf der »Maas« sah man die beiden Toplichter und das rothe Licht der »Prussia«  $\frac{1}{2}$  bis  $\frac{3}{4}$  Strich über Steuerbord, auf der »Prussia« das Toplicht und das grüne Licht der »Maas«  $\frac{1}{2}$  bis 1 Strich über Backbord. Dies hatte seinen Grund in der starken Biegung des Fahrwassers zwischen Tonne 16 und 15. Beide Dampfer waren in der ihnen durch Art. 25 zugewiesenen Seite des Fahrwassers. Die »Prussia« gab nach Sichtung der »Maas« etwas Backbordruder, wogegen die »Maas« vorerst ihre Ruderlage beibehielt. Der Lootse der »Prussia« hielt die Annäherung bei unveränderter Peilung der Lichter der »Maas« für gefahrdrohend und glaubte, der Gegendampfer wolle den Bug der »Prussia« kreuzen. Er gab daher hart Steuerbordruder. Ungefähr um dieselbe Zeit wurde auf der »Maas« das Ruder Backbord gelegt und dies durch einen kurzen Ton mit der Dampfpeife angezeigt, worauf die »Prussia« mit zwei kurzen Tönen antwortete. Da beide Dampfer bei ihrer Ruderlegung und Drohung blieben, trafen sie sich in der Weise, dass die »Maas« die »Prussia« fast im rechten Winkel vorne an der Steuerbordseite anrannte.

Der Zusammenstoss erfolgte in der nördlichen Hälfte des Fahrwassers in der Nähe der Tonne 15. Die »Maas« hatte, als die »Prussia« ihr grün zeigte, die Maschine stoppen und auf volle Kraft rückwärts stellen lassen, die »Prussia« bis zum letzten Augenblicke volle Fahrt beibehalten. — Landgericht und Oberlandesgericht hatten angenommen, dass der Zusammenstoss durch beiderseitiges Verschulden verursacht sei. Das Verschulden der »Prussia« liege darin, dass sie kurz vor dem Zusammentreffen der Schiffe gegen die Vorschriften der Artikel 18 und 25 Steuerbordruder gegeben habe und dadurch in die ihr nicht zustehende nördliche Hälfte des Fahrwassers gerathen sei; das Verschulden der »Maas« darin, dass sie der Ausweichpflicht, die ihr nach Art. 18 obgelegen habe, zu spät nachgekommen sei. — Das Reichsgericht hat diese Beurtheilung, soweit die »Prussia« in Frage kommt, im Ergebnisse gebilligt, das Verschulden der »Maas« aber bislang für nicht ausreichend festgestellt erachtet, und deshalb den Process an das Oberlandesgericht zurückverwiesen. — Es ist unrichtig, wenn die Partei der »Maas« geltend macht, von einer Verletzung des Art. 18 könne in engem Fahrwasser überhaupt keine Rede sein, da dessen Vorschrift hier durch die Regel des Art. 25 ersetzt sei. Der Art. 25 enthält keine Ausweich-Vorschrift, mithin keine das Vorhandensein einer Gefahr des Zusammenstossens voraussetzende Vorschrift, die es verhüten will, dass im Falle einer solchen Gefahr ein Zusammenstoss erfolgt; sein Zweck ist vielmehr, möglichst zu bewirken, dass die Gefahr eines Zusammenstosses überhaupt nicht eintritt. Es kann also keine Rede davon sein, dass Art. 25 bestimmt wäre, die Ausweichvorschriften der Art. 18 und 19 zu »ersetzen.« Wird die Regel des Art. 25 aus irgend einem Grunde nicht beobachtet, dann ist, wenn in Folge davon die Curse zweier im engen Fahrwasser sich einander nähernder Dampfschiffe entgegengesetzt oder sich kreuzende sind, allerdings im ersteren Falle der Art. 18, im zweiten der Art. 19 zu befolgen. Trotzdem kann hier ein Verstoß gegen Art. 18 weder der »Prussia« noch der »Maas« zur Last gelegt werden. Für das stromauf, wie für das stromab fahrende Dampfschiff bestand, wenn anders es gemäss Art. 25 auf seiner Fahrwasser-Seite bleiben wollte, die Nothwendigkeit der Biegung des Fahrwassers zu folgen, und danach ist es klar, dass jeder der beiden Schiffsführer, sofern er seinerseits der Vorschrift des Art. 25 nachkam und voraussetzen durfte, dass auch der andere sie befolge, anzunehmen berechtigt war, dass die Schiffe in parallelen Cursen frei von einander passiren würden. — Gleichwohl unterliegt das Verschulden der »Prussia« keinem begründeten Zweifel. Sie hat kurz vor dem Zusammenstosse hart Steuerbordruder gegeben und ist dadurch in die ihr nicht

zustehende nördliche Fahrwasserhälfte gerathen. Diese Abweichung von der Regel des Art. 25 war durch die Umstände nicht gerechtfertigt. Dass man andauernd das grüne Licht der »Maas« über Backbord peilte, hatte seine natürliche Erklärung durch den Lauf des Flusses und berechtigte daher nicht zu dem Schlusse, dass Gefahr des Zusammenstosses vorliege. Auch das gewählte Mittel war fehlerhaft, da es eine neue Gefahr schuf, während man eventuell nach Art. 23 hätte stoppen sollen. Für die »Maas« aber kann nur in Frage kommen, ob sie das Backbordruder, zu dem die Wendung des Flusses nöthigte, nicht schon einige Zeit früher hätte geben können und müssen, um jede Irreführung der »Prussia« zu vermeiden: also eine Verletzung des Art. 29. Denn unter Umständen, wie sie hier gegeben waren, erscheint es als ein Gebot nautischer Vorsicht, dass darauf Bedacht genommen wird, klare Verhältnisse zu schaffen und Das zu vermeiden, wovon anzunehmen ist, dass es dazu angethan sein könnte, den Gegensegler irre zu führen. Nach dieser Richtung ist die Sachlage bislang nicht genügend aufgeklärt.

Urtheil des 1. Civ.-Sen. v. 28. Juni in S. von Es & Co. w. Packetfahrt. Rep. I. 165/99.

17) Rückforderung eines Havarie-Grosse-Beitrages. Am 20. August 1896 hatte sich der englische Dampfer »Ashford« auf der Reise von Kronstadt nach Brake am Südufer des Kaiser-Wilhelms-Canals festgefahren, als er einem ihm entgegenkommenden Dampfer ausweichen wollte. In der Annahme, dass er zur Vermeidung einer Collision absichtlich auf Strand gesetzt worden sei, wurde unter Berücksichtigung der nach den Connossementen massgebenden York & Antwerp Rules behufs Feststellung und Vertheilung der Schäden, die er erlitten hatte, in Bremen eine Dispache aufgemacht. Die hiernach auf die Ladung entfallenden Beiträge wurden von den Assecuradeuren beglichen. Nur ein Ladungsempfänger zahlte seinen Beitrag selbst und bemühte sich nachher vergeblich ihn von seinem Versicherer zurückzuerhalten. Die Gesellschaft bestritt, dass ein Fall grosser Havarie vorliege und siegte im Processe, da sich nach einer umfassenden Beweisaufnahme herausstellte, dass eine absichtliche Strandung nicht stattgefunden hatte. Gestützt auf dieses Beweisergebniss verlangten nunmehr sowohl jene Assecuradeure, als auch dieser Ladungsempfänger vom Rheder der »Ashford« die Rückerstattung der von ihnen nach der Dispache berichtigten Beiträge. In Uebereinstimmung mit dem Urtheile der ersten Instanz hat das Reichsgericht dieser Klage in vollem Umfange entsprochen, während das Oberlandesgericht dies nicht gethan hatte. Nach den thatsächlichen Feststellungen der Vorderrichter liegt eine absichtliche Strandung nicht vor. Als der Lootse mit

Hartbackbord-Ruder dem entgegenkommenden Dampfer aus dem Wege ging, wollte er den Zusammenstoss vermeiden, nicht aber die Canalböschung anlaufen, wenn er auch immerhin die Möglichkeit, dass dies eine Folge seines Ausweichmanövers sein könne, in den Kreis der Erwägung gezogen haben mag. Das Schiff hat sich dann aber thatsächlich am Nordufer, gegen das es gestossen ist und bei seiner Fahrtrichtung allein stossen konnte, gar nicht festgerannt. Vielmehr ist es zurückgeprallt und hierauf trotz der Bemühung des Lootsen, das Fahrwasser zu behalten, an der Südböschung auf Grund gerathen. Die Strandung oder das Festfahren ist sonach ganz unfreiwillig geschehen und die dadurch verursachten Schäden waren nicht in Havariiegrosse zu vergüten. Ebensowenig aber auch auf die Kosten der Abbringung (H. G. B. Art. 708 Nr. 3, Abs. 4 und Y. & A. R. VII); denn es ist nicht näher dargelegt und bewiesen, dass beim Auflaufen des »Ashford« das Schiff selber sowohl als auch die Ladung gefährdet gewesen seien, vielmehr erscheint eine solche Gefährdung nach der Lage der Verhältnisse kaum denkbar. Die Kläger haben daher eine Nicht-Schuld bezahlt, wenn sie auf Grund der Dispache die Beiträge der Ladung beglichen. Sie können diese Zahlung zurückfordern, weil sie sich, als sie zahlten, in einem entschuldbaren Irrthume befanden. Ihre Zahlungsleistung beruhte auf der irrigen thatsächlichen Unterstellung, dass das Schiff absichtlich auf Strand gesetzt sei. Es war entschuldbar, wenn sich die Kläger auf die Angaben der Verklarung und der Dispache verliessen. Zurückzuweisen aber ist der Einwand, dass eine Bereicherung des Rheders nicht vorliege, weil er, wenn die Kläger nicht gezahlt hätten, von seinem Cascoverversicherer Ersatz der Schäden erlangt haben würde. Wer eine fremde Schuld in dem irrigen Glauben, selber Schuldner zu sein, berichtet, hat den Rückforderungsanspruch. Allerdings soll dieser Anspruch in der Bereicherung des Empfängers der Leistung seine Begrenzung finden. Und wenn die Zahlung der Kläger daher zugleich bewirkt hätte, dass der Rheder den Ersatzanspruch gegen seinen Cascoverversicherer eingebüsst hätte, so müsste die Klage abgewiesen werden. Dies darzulegen wäre aber Sache der Beklagten gewesen. Seine Behauptung, dass er mit seinem Versicherer abgerechnet habe und dass dieser sich weigern würde, ihm die Klagesumme zu erstatten, ist ungenügend, denn ohne Anführung besonderer Umstände kann nicht angenommen werden, dass eine derartige Weigerung des Casco-Versicherers eine berechtigte sein würde.

Urtheil des 1. Civ.-Sen. v. 3. Juli in S. des Deutschen Lloyd u. Gen. w. Knöhr & Burchard. Rep. I. 171/99.

## Methode Marq St. Hilaire

von H. Heyenga.

Die astronomische Kunst des Seemannes beschränkt sich fast allgemein auf die Mittagsbreite und die Zeitbestimmung nach Sonnenhöhen. Beide Rechnungen sind kurz und ihm durch tägliche Übung geläufig. Er ist genau orientirt in wiefern sie zuverlässig sind, während vieles andere in der Schule Erlernete ihm bald mehr dunkle Erinnerung wird.

Die directe Breitenmethode ist auf See zu lang und mühsam; sie wird deshalb zu selten geübt und in Zeiten der Nothwendigkeit wegen mangelnder Vertrautheit fast garnicht angewendet.

Die Douwe'sche Breitenmethode ist schon kürzer, allein die Verwendung einer falschen Breite macht dem Seemann die Sache mit Recht verdächtig. Er sagt: Ein falscher Factor verdirbt das Product. Weil die Sache so selten geübt und geprüft wird, scheint sie ihm, ebenfalls wegen Mangel der Vertrautheit, in Zeiten der Nothwendigkeit nicht genügend Sicherheit zu bieten. Nur Das wird unverlierbar Eigenthum eines Seemannes, was ihm gewohnheitsmässig durch Kürze der Rechnung in täglicher Anwendung einsichtlich und überzeugend Vortheile und Sicherheit verspricht.

Nun hat die Formel der Zeitrechnung den Uebelstand, dass sie zwei Unbekannte in sich birgt, so dass beim Ausbleiben der Mittagshöhe die ganze Schiffsastronomie gewöhnlich nichts leistet. Während auf offener See die Sache vertagt wird, sind in solchen Fällen gerade beim Ansogeln des Landes die grossen Vortheile derselben nicht in Anwendung zu bringen. Dies Alles findet geschichtliche Bestätigung in der Thatsache, dass Capt. Sumner zur Zeit der Gefahr bei fehlender Mittagsbreite die Breitenmethoden nicht zu Rathe zog, sondern vielmehr unter Annahme von allerlei möglichen Breiten mit der ihm geläufigen Zeitrechnung so lange operirte, bis ihm ein neues Licht aufging und er seine Linie fand.

Diese Linie war für den Seemann ein hocherfreuliches Geschenk einzig und allein deshalb, weil die Darstellung derselben weiter nichts forderte, als das ihm geläufige Kunststück, nämlich die Zeitrechnung, obgleich die Berechnung zweier Punkte und deren Absetzung und Verbindung in der Karte, nebst Wiederholung dieser Operationen für eine kreuzende Linie, umständlicher war als die Breitenmethoden.

Als man jedoch fand, dass die Linie stets senkrecht zum Azimuth steht und man letzteres den Tafeln entnehmen kann, so war jede Linie durch einen Punkt nebst Richtung gegeben.

Da nun aber aus diesem Umstande folgte, dass die eigentliche Sumner'sche Linie ein Kreis sein muss, dessen Radius gleich der jedesmaligen Zenithdistanz ist, während obiger Punkt ein Berührungspunkt desselben, und die gegebene Richtung eine dazu gehörige Tangente darstellt, so kam ein neuer Uebelstand zum Vorschein. Denn es war klar, dass die Tangente nur dann den wahren Beobachtungspunkt sicher treffen kann, wenn der Abstand des berechneten Berührungspunktes zulässige von der Höhe abhängige Grenzen nicht überschreitet.

Weil es nun einerlei ist, ob der Berührungspunkt nach Breitenannahme durch Längenberechnung, oder nach Längenannahme durch Breitenberechnung bestimmt wird und, weil in der Nähe des 1<sup>ten</sup> Vertikals ein Breitenfehler den geringsten Längenfehler, in der Nähe des Meridians ein Längenfehler den geringsten Breitenfehler bewirkt, so kann man nach dem Grundsatz, dass von zwei Uebeln stets das kleinere zu wählen ist, durch treffende Wahl der Coordinatennahme den Berührungspunkt stets auf den möglichst kleinsten Abstand vom wahren Beobachtungspunkte bringen.

Nach diesem Princip hat Herr Professor Artur Vital-Triest in der »Hansa« 1899, No. 17 eine Breitenberechnung gegeben und gezeigt, dass die Construction auch ohne Chronometer möglich ist. Die Sache ist ohne Zweifel correct, hauptsächlich desshalb, weil die berechnete Coordinate der ersten Linie vorthellhaft für eine andere Linie verworthen werden kann. Da sie indessen täglich geübt sein will, um fruchtbar zu werden, so ist bei Betrachtung der Müheaufwendung voraus zu sehen, dass der Seemann unwandelbar bei seiner Zeitrechnung bleiben wird, weil letztere allein auch Alles leistet, aber kürzer, geläufiger und übersichtlicher, wenngleich in einzelnen Fällen nicht ganz so genau.

Weil die Lage eines Gestirns auch derartig sein kann, dass weder eine Breiten- noch eine Längenberechnung einer Festlegung des Berührungspunktes am Günstigsten ist, gab Marq St. Hilaire eine Methode, welche alle Fälle mit gleichmässiger Güte erledigen soll.

Die Methode ist von dem Herrn R. Hahn, Navigationslehrer, in der »Hansa« 1899, No. 29—30 ausführlich erläutert worden, so dass hier bloss die Rechnungsweise kurz anzudeuten ist.

Man berechnet nach Annahme beider Coordinaten (Breite und Länge) mittelst der Declination, unabhängig von Höhen, eine falsche Höhe und ein falsches Azimuth. Der angenommenen Punkt (geschätztes Besteck), um die Differenz der beobachteten und berechneten Höhen in der Richtung des berechneten Azimuths verschoben, ist ein Berührungspunkt und und die hiordurch gelegte Senkrechte zum berechneten Azimuth ist eine Tangente des Sumnerschen Kreises.

Man sieht, das Princip hier ist ein ganz anderes, denn nicht das kleinere Uebel allein, sondern dies sammt dem grösseren Uebel finden in der Rechnung beide gemeinschaftliche Verwerthung.

Herr Eugen Gelich, K. K. Regierungsrath, sagt zu dieser Methode (»Hansa« 1898, No. 35):

»Sie erfordert das Vorhandensein eines guten Chronometers, dessen Gang und Stand bekannt ist. Ohne Chronometer muss man sich mit der Meridianhöhe, Polarsternbreiten und mit dem Princip Borda's (Culminationssecunden) behelfen.

Weil die Schärfe der Bestimmung dieselbe ist, ob man bei kleinerem oder grösserem Azimuth beobachtet, so ist kein Grund vorhanden, die Positionslinie aus Stundenwinkel oder Breitenberechnung zu ermitteln. Mit anderen Worten, unsere Nachfolger werden die Längenbestimmung mit Chronometer und jede Art Breitenbestimmung abschaffen und sich ausschliesslich der Methode Marq St. Hilaire bedienen. Sie ist die Zukunftsmethode, und die Höhenberechnungen werden ausschliesslich herrschend werden etc. etc.

In seiner Besprechung des Zwei-Höhenproblems, in den achtziger Jahren, sagte der nunmehr verstorbene Prof. Dr. Weyer bei Untersuchung dieser Methode (An. d. Hyd.):

»Der Seemann wird besser thun, wenn er seine Positionslinie wie bisher durch Zeitrechnung bestimmt.«

Die zweite Abtheilung der Seewarte berichtete (An. d. Hyd. 1898):

»Die Methode von Marq St. Hilaire kann nicht in allen Fällen das beste Resultat geben.«

Herr Navigationslehrer Hahn erzählt in seiner Abhandlung:

»Die Verhandlungen auf dem Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins d. J. in Berlin haben gezeigt, dass es ein Bedürfniss ist, die Zwei-Höhen-Breite in der See-Praxis und in den nautischen Prüfungen durch die Methode Marq St. Hilaire zu ersetzen.«



Weil die Zeitrechnung auch Alles ganz allein leistet und als ein wirkliches natürliches Bedürfniss dem Seemann tief in Fleisch und Blut gedrungen ist, und trotz Allem die Absicht offenbar wird, sie sei durch eine mittelst falscher Breite und falscher Länge erfolgende Höhenrechnung zu ersetzen, indem erstere, etwa wie bisher die letztere, sozusagen ad acta gelegt werden soll, so sei gestattet zu fragen: Aus welchem Grunde ist eine solche Unnatürlichkeit nunmehr ein nautisches Bedürfniss der See-Praxis geworden?

Ist es nicht viel einfacher, kürzer und natürlicher, man lässt die Sache beim Alten und berechnet nach einer Beobachtung, mittelst der geschätzten Breite, sofort die Zeit und nimmt hierfür (siehe mein Buch »Neue Standlinien«) aus Taf. II. die für 1' Breite betragende Längenänderung und aus Taf. IV. den Curs der Sumner'schen Linie?

Taf. IV. giebt ohnehin das Azimuth aller Gestirne, während Taf. II. auch das Problem der correspondierenden Höhen fast ohne Rechnung erledigt. Eine Wiederholung der obigen Operation, mittelst einer zweiten Höhe, löst das ganze Sumner'sche Problem mit und ohne Chronometer nach Rechnung und oder Construction.

Auch ist die berechnete falsche Länge fast ohne Rechnung sehr leicht für eine Mittagsbreite zu corrigiren.

Wer in der Sache entscheiden will, vergleiche damit die unnatürliche französische Operation mit allen Erschwerungen, denn Das wirkt abschreckend bei dem Gedanken, dass unsere Seeleute damit belästigt werden sollen. Dabei ist die Sache ohne Chronometer unbrauchbar.

Ist die französische Operation etwa besser wie unsere gewöhnliche Zeitrechnung?

In der Nähe des 1ten Vertikals ist die letztere jedenfalls vorzuziehen, denn ein Breitenfehler kann Zeit und Azimuth dann nur wenig beeinflussen, während die unnöthige Hinzuziehung einer falschen Länge das Azimuth und damit die Richtung der Sumner'schen Linie ablenken kann.

In der Nähe des Meridians ist die Höhenrechnung allerdings dann besser, wenn die Breite sehr falsch und die Länge annähernd richtig ist. Ist aber die Breite annähernd richtig und die Länge sehr falsch, so ist selbst hier noch die Zeitrechnung vorzuziehen. Auch ist die geschätzte Breite hier sehr leicht controllirbar mittelst der Höhe.

Ist endlich das Azimuth nahe 45°, so ist die Höhenrechnung vorteilhafter, wenn der geschätzte Ort annähernd in der Azimuthrichtung vom wahren Orte liegt, jedoch unvorteilhafter als die Zeitrechnung, wenn der geschätzte Ort senkrecht zur Azimuthrichtung vom wahren Orte liegt.

Weil auf See, der Meridianverhältnisse wegen, die Breite gewöhnlich zuverlässiger bekannt ist, wie die erst mittelst der Zeitbestimmung zu findende Länge und, wie wir soeben gesehen, etwaige Vortheile von der Richtung abhängig sind, in welcher der geschätzte Ort vom wahren Orte liegt, so ist leicht verständlich, dass die angeblichen Vorzüge der Methode Marq St. Hilaire für die Schifffahrt höchst problematisch sind. Es ist demnach kein Grund vorhanden, weshalb der Seemann seine kurze und geläufige Zeitrechnung zu Gunsten dieser unnatürlichen erschwerenden französischen Operation aufgeben sollte in täglicher Anwendung auf See.

Während eine berechnete falsche Höhe nicht weiter verwendbar ist, kann andererseits der berechnete Stundenwinkel mittelst der verfloßenen Zeit für beliebige Höhen in Betracht kommen. Aus diesem Grunde empfehle ich mit viel grösserer Berechtigung die sehr einfache und allgemeine Gleichung

$$\cos Z = \sin h \mp p (\sin h - \sin h')$$

die eine Linie giebt, welche die Sumner'sche Linie in vieler Beziehung schlägt und deren Curs ebenfalls der Taf. IV. zu entnehmen ist. (Siehe mein Buch.) Hat man z. B. am

Morgen den Stundenwinkel = 3h gefunden und etwa 2', Stunden später eine 2te Höhe beobachtet, so ist:

$$\cos Z = \sin h \mp \frac{1}{100} (\sin h - \sin h')$$

Kürze und Einfachheit sind hier anschaulich.

Weil ein Grund nicht vorhanden, weshalb eine beobachtete grössere Höhe weniger richtig sein sollte, wie eine bald folgende Mittagshöhe, so ist ohne Rechnung klar, dass die Breite obiger Gleichung ebenso richtig und sicher sein wird wie eine Mittagsbreite, selbst wenn die Höhendifferenz 10–20', oder die Zwischenzeit  $\pm 5^m$  unsicher sein sollte, umso mehr, weil in solchen Fällen die Linie fast parallel läuft mit dem Breitenparallel. Dabei ist die Sache mit und ohne Chronometer durch Rechnung und oder Construction kinderleicht verwendbar, denn sie ist in der That nichts anderes, als die fast mühelose Verallgemeinerung der gewöhnlichen Mittagsbreite.

Das ist was für den Seemann in täglicher Anwendung, und gerade deshalb in Zeiten der Noth und Gefahr.

Man wird die Zwei-Höhen-Breite, Nebenmittagsbreite, Culminationsekunden u. m. ruhig über Bord werfen dürfen, aber, damit kein Rückschritt, sondern nur Fortschritt eintritt, die Gleichung

$$\sin t' \mp \frac{1}{2} t = A \sec \varphi$$

retten müssen, denn sie giebt eine Linie, die zur Ergänzung und Vervollständigung des Ganzen nothwendig ist und deren Curs ebenfalls der Taf. IV. entnommen wird.

Herr Dr. Wendt (Elstleth) hat erst neulich gezeigt, dass sie einen Kreis auf der Erdoberfläche darstellt, dessen Mittelpunkt auf dem Aequator durch

$$\frac{t' \mp t}{2} = \delta$$

und dessen Radius R nach der Gleichung

$$\cos R = A = \frac{1}{2} (\sin h - \sin h') \operatorname{cosec} \frac{t' - t}{2} \sec D$$

gefunden wird. Vermuthlich wird die mechanische Kunst den Umstand später mit besserem Erfolg verwerthen, wie früher die Sumner'schen Kreise allein.

Weil die Douwe'sche mit der Sumner'schen Gleichung  $\sec \varphi \sec D$ , mit der Neuen Gleichung  $(\sin h - \sin h')$  gemeinschaftlich hat, während die letztere mit der vorletzten in dem Sinus der Höhen übereinstimmt und die sämtlichen Curven aller Linien nebst Azimuth aller Gestirne der Taf. IV. zu entnehmen sind, so ist der Uebergang von dem einen Linien-System zum anderen, sei es zur Controlle oder Ergänzung, äusserst kurz und einfach.

Ist die gewöhnliche Sumner'sche Anwendung wegen Mängel untauglich, die alten Breitenmethoden in würdiger Weise abzulösen, so ist die Methode von Marq St. Hilaire hierzu umso weniger geeignet, weil sie ausser der Breite auch noch die Länge annähernd richtig voraussetzt und auf See ohne Chronometer nicht zu verwenden ist. Sie ist deshalb besser geeignet für den Gebrauch am Lande, namentlich für solche Beobachtungs-Orte, deren Lage gut bekannt ist. Setzt man den geschätzten Ort dann nur vorsorglich in die Richtung des Azimuths vom wahren Orte, so darf man das geschätzte Besteck auch ziemlich falsch annehmen und trotzdem gute Resultate erwarten.

Weil auf See eine Versetzung des Schiffes nach solcher Richtung nicht vorausgesetzt werden darf, so gestatte ich mir die folgende Behauptung:

»Die Methode von Marq St. Hilaire ist bei Weitem nicht die beste und kürzeste für den Seegebrauch, mithin keineswegs ein nautisches Bedürfniss der See-Praxis.

Aus diesem Grunde werden unsere Nachfolger auf See sich wenig damit befassen, sondern vielmehr die Sumner'sche Positionslinie nach alter Weise mittelst

der geläufigen Zeitrechnung festlegen und alle Mängel dieser Linie durch andere Hilfslinien überwinden. Wenn sie dann die damit vorknüpften mannigfachen leichten Controllmittel fleissig verwerthen, so wird alles Andere, hinsichtlich der Schärfe, Kürze und Sicherheit der Bestimmung, beliebig ob nach Rechnung oder Construction, weit in den Schatten gestellt.

## Belehrung über das Wesen und die Verbreitungsweise der Pest.

Nachfolgende Bekanntmachung hat der »Reichsanzeiger« veröffentlicht, damit sie den Bundesregierungen zur Weiterverbreitung mitgeteilt werde. Da die kurzgefasste, allgemein verständliche Belehrung, wenn überhaupt deutschen Reichsangehörigen, dann hoffentlich nur wenigen deutschen Seeleuten und den im Pestlande ansässigen Landsleuten Gelegenheit zur practischen Anwendung bieten dürfte, ist der Wortlaut veröffentlicht.

1) Die Pest ist eine ansteckende Krankheit, die ausschliesslich dadurch hervorgerufen wird, dass ein bestimmter Krankheitskeim (die Pestbacillen) Eingang in den Körper gefunden hat.

2) Sie stellt ein plötzlich oder nach kurzem, allgemeinem Uebelbefinden einsetzendes fieberhaftes Leiden dar, das in der Mehrzahl der Fälle, und zwar gewöhnlich zwischen dem dritten und fünften Krankheitstage zum Tode führt und bei den Genesenen nicht selten mehr oder minder schwere Nachkrankheiten hinterlässt. Die Erkrankten pflegen unter auffallender Verminderung der Aterienspannung und Vermehrung der Zahl der Pulsschläge sehr rasch in hochgradige Schwäche und Theilnahmslosigkeit zu verfallen. Nach dem Sitz und der Intensität der Krankheit sind verschiedene Formen der Pest zu unterscheiden. Am häufigsten ist die Drüsen- oder Bubonenpest, die durch schmerzhaftes Anschwellen einer oder mehrerer Lymphdrüsen, besonders die an der Schenkelbeuge, der Achselhöhle und dem Halse belegen, gekennzeichnet ist. Die Höhe der Erkrankung wird bei ihr meist schon am ersten Tage erreicht.

Im Verlauf der Krankheit kommt es in der Regel zu Blutergiessungen in die Schleimhäute (Blutharnen, Entleerung schwärzlicher Massen durch Erbrechen und Stuhlgang), seltener in die Haut. Ist der Tod nicht bereits in den ersten Krankheitstagen erfolgt, so kann die Drüsenanschwellung in Vereiterung oder langsame Zertheilung übergehen. Bei einer weiteren Form der Pest bildet das Auftreten eines Bläschens auf irgend einer Hautstelle, aus welchem sich das bisweilen zu handgrossen Gewebszerstörungen führende Pestgeschwür oder die Pestpustel entwickelt, das charakteristische Merkmal. Der Krankheitsverlauf ist hier im allgemeinen etwas milder wie bei der Drüsenpest. Die Lungenpest bietet das Bild einer plötzlich beginnenden schweren Lungenentzündung und verläuft fast ausnahmslos tödtlich. Der Auswurf des Kranken enthält Pestbazillen in zahlloser Menge. Personen, die an chronischen Lungenkrankheiten, namentlich an Lungenschwindsucht leiden, sind für diese Form der Pest besonders empfänglich.

Der in der Lunge localisirte Krankheitsprocess kann zu Zerstörungen des Lungengewebes und äusserst starken Lungenblutungen mit nachfolgendem Brand führen (der »schwarze Tod« des Mittelalters).

Von einzelnen Forschern ist eine vierte schwere Form der Krankheit, die Darmpest, beobachtet worden; es soll hierbei zur Geschwürsbildung auf der Magen- und Darmschleimhaut kommen und der Verlauf der Erkrankung dem eines schweren Unterleibstypus gleichen.

Diese Krankheitsformen der Pest können sehr bald nach Beginn der Erkrankung durch Verallgemeinerung der Infection eine gewaltige Steigerung ihrer ohnehin grossen Bösartigkeit erfahren, sodass sie unter dem Zeichen einer allgemeinen Sepsis unter Umständen in wenigen Stunden zum Tode führen. Ausser diesen schweren sind jedoch, wenn auch weit seltener, noch leichte Formen der Pest beobachtet worden, die zum Theil mit kaum merkbar allgemeinen und örtlichen Erscheinungen einhergehen und in der Regel einen günstigen Verlauf nehmen.

3) Der Ansteckungsstoff befindet sich im Blute, dem Inhalt und dem Gewebe der erkrankten Lymphdrüsen, der Pestgeschwüre und Pusteln, bei der Lungenpest im Auswurf und Speichel, seltener im Stuhl und Urin des Kranken; er kann von diesen auf andere Personen, sowie auf manche Thiere, wie Ratten und Mäuse, übergehen und in die mannigfachsten Gegenstände gerathen und mittelst derselben verschleppt werden.

Solche Gegenstände sind beispielsweise Kleidungsstücke, Leibwäsche, Bettstücke, Lumpen, Wolle, Teppiche, Haare, ungegerbte Felle u. dgl.; auch Speisen und Getränke sind unter Umständen geeignet, die Ansteckung zu vermitteln.

4) Die Uebertragung des Ansteckungsstoffes auf Menschen und auf die dafür empfänglichen Thiere erfolgt am häufigsten in der Weise, dass derselbe durch kleine unbeachtete Verletzungen der Haut, z. B. Kratz- und Risswunden oder Schrunden, oder durch Stiche von Insecten, die an pestkranken Thieren oder Menschen sich befunden hatten, in den Blutkreislauf gelangt; die Uebertragung kann auch dadurch zu Stande kommen, dass Staub oder Nahrungsmittel, denen Ansteckungsstoff anhaftet, eingeathmet bzw. zum Munde geführt werden.

Bei der Lungenpest geschieht die Ansteckung gewöhnlich von Person zu Person durch Vermittelung des bazillenreichen Auswurfs des Erkrankten.

5) Die Ausbreitung der Pest nach anderen Orten kann geschehen:

a) durch den Aufenthaltswechsel solcher Personen, die nur leicht an der Seuche erkrankt oder in der Genesung befindlich sind;

b) durch Versendung undesinfectirter Gebrauchsgegenstände von Pestkranken, namentlich von Kleidern, Wäsche oder Bettstücken;

c) durch Wanderung oder Transport von Ratten, Mäusen und anderen an Pest erkrankten Thieren; das ihnen anhaftende Ungeziefer, ihre Absonderungen, eventuell ihre Cadaver vermitteln die Verschleppung der Seuche.

Der letzte Passus zeigt, dass die in No. 35 mitgetheilten Vorkehrungen und Vorschläge des französischen Gesundheitsamts gegen die Verbreitung der Pest durch Ratten und Mäuse, recht zeitgemäss und nicht, wie verschiedentlich behauptet ist, übertrieben waren.

## Schiffbau.

**Stapellauf.** Am 20. September, Nachmittags um 5 $\frac{1}{4}$  Uhr wurde auf der Werft von Blohm & Voss, Hamburg, ein für Rechnung des Norddeutschen Lloyd in Bremen neuerbauter Passagier- und Frachtdampfer, der in der Taufe den Namen »Rhein« erhielt, glücklich zu Wasser gelassen. Der aus Stahl unter Aufsicht der Experten des Germanischen Lloyd erbaute Dampfer »Rhein«, ein Dreidecker, hat eine Länge von 500 Fuss engl., eine Breite von 58 Fuss, eine Tiefe von 40 Fuss, sowie eine Tragfähigkeit von 11500 T. Das Schiff

wird vier Pfahlmasten, aber nur einen Schornstein erhalten und mit zwei vierfachen Expansionsmaschinen nach dem System Schlick, mit ausbalancirten Kurbeln ausgerüstet werden. Die Maschinen erhalten ihren Dampf aus zwei doppelten und zwei einfachen Stahlkesseln, die auf einen Dampfdruck von 15 Atmosphären concessionirt worden sind. Das neue Schiff, das in die Linie Bremen-Baltimore bzw. New-York eingestellt werden soll, wird eine Fahrgeschwindigkeit von 13 $\frac{1}{2}$  Knoten besitzen. Der Dampfer »Rhein« wird über die ganze Länge einen Doppelboden, sowie 12 wasserdichte Schotten erhalten. Zum Einnehmen oder Löschen der Ladung sind an den acht grossen Luken 15 Dampfwinden grösster Sorte vorgesehen, auch sind in jeder Hinsicht die der Neuzeit entsprechenden technischen Einrichtungen zur Verwendung gekommen. Im Uebrigen wird der »Rhein« für 360 Kajütspassagiere sowie 1700 Zwischendecker eingerichtet werden.

**Stapellauf.** Am 9. d. M. ist einer von den vier für die La Plata-Fahrt bestimmten grossen Dampfern der Hamburger Rhederei A. C. de Freitas & Co. auf der Werft von John Priestmann & Co. in Sunderland vom Stapel gelaufen. Das Schiff erhielt den Namen »Granada«. Die Dimensionen sind: 410×52×38 $\frac{1}{2}$  Fuss; Tragfähigkeit 8500 T.; Wasserverdrängung 11000 Tons. Der Wasserballast im doppelten Zellenboden und Achterpieltank kann auf 1100 T. gebracht werden. Das Schiff hat drei vollgelegte Decks, auf dem Ober- und Shelterdeck befinden sich die nach den neuen Argentinischen Vorschriften errichteten Viehställe, für über 500 Stück Ochsen eingerichtet. Maschinen und Kessel entstammen der renommirten Fabrik von Thos. Richardson & Sons Ltd. in West-Hartlepool und werden dem Schiff eine Fahrgeschwindigkeit von 11 $\frac{1}{2}$  Knoten geben.

**Bauauftrag.** Der Japaner hat zur Bethätigung seiner vielseitigen Eigenschaften ein neues Arbeitsfeld entdeckt, den Walfischfang. Eine Anzahl Japaner liess sich kürzlich in Tromsø nieder, um sich an Ort und Stelle die Kenntnisse und Erfahrungen anzueignen, die zur Ausübung des Walfischfangs wenn nicht erforderlich, so doch recht wünschenswerth sind. In den Norwegern haben sie sich die geschicktesten Vertreter des Walfischfahrgewerbes als Lehrmeister ausgesucht. Um die später erworbenen Erfahrungen practisch möglichst bald selbst betheiligen zu können, ist einer Werft in Christiania der Auftrag zum Bau eines modernen Walfischfängers gegeben.

## Vermischtes.

**Prüfungswesen.** Am Dienstag den 17. October und an den folgenden Tagen wird in Lübeck, im Hause der Gesellschaft zur gemeinnützigen Thätigkeit eine Prüfung von Maschinenisten auf Seedampfschiffen abgehalten werden. Meldungen und Ausweise sind bis spätestens den 10. October zu richten an das technische Mitglied der Prüfungs-Commission Herrn Maschinen-Inspector Ingenieur P. Flügel, Lübeck, Fischertwiete 55.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 1.—15. Septbr. 1899 den Kaiser Wilhelm-Kanal 813 Schiffe, dar. 319 Dampfer (incl. Schlepper) und 494 Segler (incl. Leichter.) An der Durchfahrt theilnahmen sich: 622 deutsche, 104 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 40 holländische, 29 englische, 9 finnische, 2 italienische, 2 französische, 2 belgische und 1 brasilianisches Schiff.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—31. Aug. 1899 und 1898 folgende

Seeschäden gemeldet worden: Totalverluste erlitten 23 Dampfer, 42 Segler 1898 und 20 Dampfer, 53 Segler 1899, Beschädigungen: 302 Dampfer, 184 Segler in 1898 und 288 Dampfer und 151 Segler 1899. Nach Flaggen geordnet gingen im Juli 1899 folgende Schiffe verloren: Amerikanische 1 Dampfer, 3 Segler; britische 11 Dampfer, 15 Segler; chilesische 1 Segler; dänische 2 Segler; deutsche 1 Dampfer, 3 Segler; ägyptische 1 Dampfer, französische 2 Dampfer, 5 Segler; italienische 3 Segler; niederländische 1 Segler; norwegische 1 Dampfer, 9 Segler; portugiesische 1 Segler; russische 1 Dampfer, 4 Segler; schwedische 1 Dampfer, 3 Segler und unbekannt 1 Dampfer 3 Segler.

**Schiedsgericht für Unfallversicherungssachen.** Es handelt sich um die Ansprüche der Hinterbliebenen des Capitäns D. Die Bark »Olga« hatte 90 Tage in Samarang (Java) gelegen, als sie am 3. April 1898 mit Zucker beladen eine Reise nach Amerika angetreten hat. (Wir haben uns s. Z. als die Nachricht von der durch Beri-Beri decimirten Mannschaft zuerst laut wurde, sehr eingehend mit der Angelegenheit beschäftigt. Uns wurde damals mitgetheilt, es handle sich nicht um Beri-Beri sondern um Scorbut. Der Vertreter der Rheder, der unsere darauf bezüglichen Auslassungen in einer norwegischen Zeitung las, ersuchte uns um Richtigstellung. D. R.) Am 8. Juni meldeten sich nach vorausgegangenem Unwohlsein zwei Leute von der Besatzung krank. Am nächsten Tage, den 9. Juni, ward auch der Capitän, der schon in Samarang sich nicht wohl gefühlt hatte, krank. Es erkrankten noch mehr Leute und am 14. Juni auch der erste Steuermann. An diesem Tage ward die Insel Ascension gesichtet, welche der schwer kranke zweite Steuermann, nachdem alle drei Schiffs-officiere erkrankt waren, als Nothhafen anzulaufen, gebeten hatte. Doch verweigerte der Capitän darauf einzugehen. Es erkrankten nun immer mehr Leute von der 19 Mann starken Besatzung. Davon sind 7 Personen, darunter sämtliche Officiere, gestorben und 8 weitere Personen so schwer erkrankt, dass sie als endlich am 29. Juli Ponta Delgada als Nothhafen erreicht war, ins Hospital geschafft werden mussten, wo sie, theilweise erst nach längerer Zeit, genasen. Die Krankheit ist zweifellos und wie glaubwürdig bezeugt worden, Beri-Beri gewesen, eine klimatische Krankheit, die besonders auf Java heimisch ist, und von der Schiffsmannschaften, die sich dort aufgehalten, häufig oft erst nach längerer Seefahrt befallen werden. Die klägerischen Ansprüche sind von der See-Berufsgenossenschaft zurückgewiesen, weil der Tod des Capitäns D. nicht durch einen Betriebsunfall verursacht worden ist. Die dagegen eingelegte Berufung verwirft das Schiedsgericht aus folgenden Gründen: Es steht actenmässig fest, dass am 14. Juni, als bereits der Capitän und die beiden Steuerleute erkrankt waren, die Insel Ascension gesichtet worden und da das Schiff damals nicht führerlos gewesen, hätte angelaufen werden können, um Hülfe gegen die Erkrankungen aufzusuchen. In der Weigerung des Capitäns so zu verfahren, kann doch unmöglich ein Betriebsunfall gefunden werden. Nachdem diese Gelegenheit verpasst gewesen, hätte Ponta Delgada (Azoren) doch nicht mehr rechtzeitig erreicht werden können, um den Erkrankten noch Rettung zu bringen, obgleich das Schiff noch navigationsfähig war. Navigationsunfähig und führerlos ist das Schiff erst nach dem Tode der drei Officiere geworden. Es war die Seeuntüchtigkeit erst die Folge der Todesfälle, folglich nicht der hier fragliche Todesfall eine Folge eingetretener Navigationsunfähigkeit. Der klägerische Erblasser ist einer Gesundheitsschädigung erlegen, die mit dem Schiffergewerbe, zumal wenn es in tropischen Gegenden ausgeübt wird, verbunden ist. Schon bei dem sehr langen Aufenthalt in Samarang hat er sich unwohl gefühlt und nachdem auf der »Olga« Beri-Beri epidemisch ausgebrochen, ist auch er davon erfasst worden. Möglich, nicht absolut nachgewiesen ist, dass die Krankheit durch schlechtes Trinkwasser gefördert oder verschlimmert ist. Dass das Trinkwasser schlecht



gewesen, ist erwiesen; die Ursache des schlechten Zustandes des Wassers kann nicht festgestellt, nur vermuthet werden, doch liegt ein Betriebsunfall als solcher keinesfalls vor. Es ist zu vermuten, dass der Capitän am Leben geblieben wäre, wenn er Ascension angelaufen oder Ponta Delgada rechtzeitig erreicht hätte. In Folge von Gefahren, mit denen das Seemannsgewerbe allgemein verknüpft ist, haben die Kläger ihren Gatten und Vater durch den Tod verloren, nicht aber im Causalzusammenhang mit einem nachweisbaren Betriebsunfall.

**Meuterei auf einem französischen Schiffe.** Ein umfangreicher Process wegen Meuterei wird voraussichtlich in einiger Zeit in Havre zur Verhandlung kommen. Wie aus Noumea (Neu-Caledonien) gemeldet wird, traf dort am 13. Juli der im April von Havre ausgelaufene Segler »Emile Siegfried« ein, auf dem die Hälfte der Mannschaft während der Reise meuterte. Ihr Rädelsführer war der erste Officier, der mit noch 4 Mann in Ketten gelegt werden musste. Da jedoch auch die übrige Mannschaft nicht zuverlässig war und den Capitän zu vergiften suchte und das Schiff zum Sinken bringen wollte, mussten Capitän und zweiter Officier während der letzten 14 Tage mit schussbereiten Revolvern das Steuerruder führen. Der Grund soll eine gefälschte Unfallassecuranz gewesen sein. Ein Versicherungsagent habe der Mannschaft 25 000 Fr. versprochen, falls sie das Schiff und den Capitän verschwinden mache.

**Englische Fischer in deutschen Territorialgewässern.** Der zum Schutze der deutschen Fischerei in der Nordsee stationirte Aviso »Ziethen« hat eine wahre Glanzleistung vollführt. Der Aviso befand sich in der Nacht auf der Höhe von Lyst, als von dem auf Ausguck befindlichen Mann sechs anscheinend fremde Fischerfahrzeuge gemeldet wurden. Da der Dampfer unter abgeblendeten Lichtern fuhr, gelang es ihm, ganz in die Nähe der Fischer zu gelangen. Dann wurden die Blinder entfernt, und sämtliche Fischer befanden sich plötzlich in einem Meer von electrischem Licht. Da die Fischer als Engländer erkannt wurden, liess der Commandant des »Ziethen« ihnen den Befehl zugehen, die Netze sofort einzuziehen und ihre Schiffe vorläufig bis Tagesanbruch vor dem Bug des Schiffes zu halten. Dann wurden die Führer der Fischerfahrzeuge mit der Schaluppe an Bord geholt, wo die Personalien festgestellt wurden. Nachdem alle Formalitäten erledigt waren, wurden die Fischerfahrzeuge zu zweien hinter einander in Tau genommen und nach Wilhelmshaven gebracht. Dort wird man durch Einziehung der Fanggeräte und eine gehörige Geldstrafe den Eigenthümern der Schiffe wohl den Appetit für die Jagd auf fremdem Gebiet austreiben. (D. F. Ztg.)

## Kleine Mittheilungen.

Die von der Firma Rickmers Reismühlen, Rhederei und Schiffbau, A.-G. in Bremen angekauften vier grossen Frachtdampfer sind: »Sophie Rickmers«, »Helene Rickmers«, »Deiko Rickmers« und »Dorothea Rickmers«. Diese Dampfer waren bereits seit zwei Jahren an die Hamburg-Amerika Linie verchartert und in der nordamerikanischen und ostasiatischen Fahrt beschäftigt.

Wie bereits unter »Schiffbau« erwähnt, hat der Norddeutsche Lloyd angesichts der bisherigen primitiven Verhältnisse in Gibraltar für das An- und Absetzen der Passagiere seiner Mittelmeerdampfer in jenem Hafen einen eigenen Tender »Undine« erbauen lassen. Die Nachricht scheint in englischen Kreisen arg zu verschnupfen. Die »Gibraltar Chronicle«, die officiële englische Zeitung in Gibraltar, knüpft an die Meldung

von der bevorstehenden Ankunft des Dampfers »Undine« folgende Bemerkungen: »Die Deutschen sind wieder einmal in ihren Handelsunternehmungen uns voraus und dieses Mal thatsächlich unmittelbar unter unseren Augen und in unserem eigenen Hafen. Sobald der hiesige neue Hafen fertiggestellt ist, werden zwar Dampfer direct am Quai anlegen, in der Zwischenzeit aber, und diese kann noch Jahre dauern, ist es der Norddeutsche Lloyd, der durch die Einstellung eines Tenders hier einem Verkehrsbedürfniss abhilft, das seit Jahren einen beschämenden Punkt für Gibraltar bildet.«

Der Verband deutscher Küstenschiffer hat die Gründung eines Verbandsorgans beschlossen. Dasselbe wird vom 1. Oct. d. J. an monatlich unter dem Namen »Der Küstenschiffer« erscheinen. Die Redaction und den Verlag hat der Verbandsvorsitzende, W. Plump, Friedrichstadt, übernommen. Die Zeitung erstrebt in erster Linie die Hebung der deutschen Küstenschifffahrt. Der Inhalt wird demgemäss volkthümlich geschrieben sein und durch wissenschaftliche Artikel aus allen Gebieten der Küstenschifffahrt die Leser auf dem Laufenden erhalten.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 20. September. Zwei erste Schiffsofficiere wurden nach erfolgtem Bescheid der Aufnahme-Prüfungscommission zur Aufnahme als ordentliche Mitglieder vorgeschlagen. Hierauf beschäftigt sich die Versammlung mit dem anlässlich der 150 jährigen Jubiläumsfeier der Hamburger Navigationsschule zu veranstaltenden Festcommers. Ein vom Festcomité veröffentlichter Aufruf, der zur Theilnahme am Commers einladet, wird verlesen und besprochen. Der als Gast anwesende Vorsitzende des Festcomités ertheilt auf Befragen Auskunft über verschiedene Einzelheiten. Mehrere Mitglieder setzen sich in den Besitz von Eintrittskarten. — Zur Ansicht und Begutachtung ist ein nach einem neuen Prinzip construirter Ruderkettenblock von Herrn May, dem Erfinder ausgestellt. Unterhalb der Scheibe sind in einem Gehäuse starke Federn angebracht, die den oberen Theil des Blockes mit Scheibe, beweglich machen. Durch die vermöge der Federn dem Block verliehene Elasticität wächst die Widerstandsfähigkeit der Ruderkette, was bei schwerem Wetter, wenn das Ruder schlägt und auf die Kette wirkt, von grosser Bedeutung ist. Die Einrichtung des Blockes kommt hauptsächlich an solchen Stellen zur Wirkung, wo die Ruderkette infolge der Lage des Blockes einen Winkel bildet. Dieser Fall tritt immer quer ab an beiden Seiten der Ruderpinne ein; an Bord der meisten Schiffe auch unterhalb der Commandobrücke, wo die Ruderkette, die bis dort an Deck gelaufen hat, einen nach oben gerichteten Lauf nimmt. Es könnten mithin an jeder Seite zwei Ruderkettenblöcke wirkungsvolle Verwendung finden. Herr May erklärt in fasslicher Weise die Vorzüge seiner Erfindung und beantwortet wiederholte an ihn in Zusammenhang mit derselben gestellte Fragen. Die Versammlung hält den Ruderkettenblock für ein zweckmässiges Hilfsmittel im Dienste der Schifffahrt und wünscht, dass die Neuconstruction gute Aufnahme finden möge. Nur sei es wünschenswerth, die Herstellungskosten möglichst niedrig zu bemessen. Nachdem der Vorsitzende noch auf den Zweck der Sammelbüchsen hingewiesen hat, theilt er mit, dass vom nächsten Sitzungstage (4. October) ab, die Versammlungen wieder regelmässig jeden Mittwoch abgehalten werden.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 14. September abgehaltenen gut besuchten Versammlung, welche unter der Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurden zunächst 3 Herren in den Verein aufgenommen und 3 zur Aufnahme vorgeschlagen. An Eingängen waren zu bemerken, Schreiben von Mitgliedern aus Tsintao, Liverpool, Antwerpen, Oestermünde und Paponburg. Verlesen wurde dann der Aufruf der Schüler der Navigationsschule zu einem Festcommer anlässlich der Feier des 150jährigen Bestehens dieses Institutes. Verhandelt wurde dann über einen Artikel aus der letzten Nummer der »Hansa« betreffend Verkehr der Schiffsofficiere mit den Passagieren. Bemerkt wurde, dass der Wunsch, dass die Schiffsofficiere mehr mit den Passagieren verkehrten, wohl der allerletzte Grund für die Einführung des Dreiwachensystems sein dürfte, der Hauptgrund sei doch jedenfalls die klare Erkenntniss, dass das Zweiwachensystem den Schiffsofficiern nicht genügend Ruhezeit gewähre, um nach den Strapazen der Wache und nach Erledigung sonstiger Berufsarbeiten und Verpflichtungen die nöthige Frische und Spannkraft zur Ausübung ihres Dienstes zu sammeln. Mithin sei das Zweiwachensystem bei dem heutigen intensiven Betrieb der Schifffahrt, namentlich der Dampferfahrt, zu einer directen Gefahr für Schiff und Menschenleben geworden und müsse daher die Einführung des Dreiwachensystems mit allen gesetzlichen Mitteln angestrebt werden, wobei die Frage des Verkehrs der Schiffsofficiere mit den Passagieren garnicht in Betracht komme. Wünschenswerth sei vielmehr, dass namentlich den jüngeren Schiffsofficiern durch das Dreiwachensystem in ihrem Fache, in astronomischen Rechnungen etc., Zeit zur Ausbildung gegeben werde, was bis jetzt kaum der Fall sei. In neuerer Zeit sei denn auch in richtiger Erkenntniss des vorstehend Ausgeführten von einer Anzahl Capitäne von Schiffen, auf denen drei Officiere angestellt, das Dreiwachensystem thatsächlich eingeführt worden; diese Fälle seien jedoch verhältnissmässig nur selten, und wurde der Hoffnung Ausdruck verliehen, dass in der neuen Seemannsordnung reichsgesetzlich die Einführung des Dreiwachensystems auf Schiffen, auf denen drei Officiere an Bord sind, verfügt werden möge. Nach einer Ersatzwahl von zwei Herren zum Verwaltungsrath wurde dann die Sitzung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 8. September 1899.

Die Thatsache, dass eine Anzahl prompter Dampfer für verschiedene Fahrten abgeschlossen ist, hat eine geringe Ratenverbesserung zur Folge gehabt. Nach einem namhaften Hafen sind 2 s 9 d für einen am Platz befindlichen Dampfer grossen Rauminhalts, mit noch verschiedenen Vergünstigungen bezahlt. Andere Schiffe in ähnlicher Lage können bereits Abnehmer finden, nur wird Stückgut als »Option«-Ladung gefordert; eine leichte Ratenerhöhung würde gern bewilligt werden. Der Bedarf für spätere Monate, nach dem gegenwärtigen, ist weniger scharf. Die Rheder entsprechen nicht den von Verschifffern angezeigten Raten, selbst dann nicht, wenn sie beträchtlich höher als die z. Z. geltenden sind. Die atlantischen Baumwollhäfen scheinen für September-Beladung mit Bedarf gedeckt, ein weiterer tritt hauptsächlich im October und November auf, jedoch nicht später. Die Golfhäfen sind zu vollen Raten fortgesetzt lebhaft; in einigen Fällen hat schon eine leichte Verbesserung Platz gegriffen. — Räumtemängel in Segelschiffen schliesst ein lebhafteres Geschäft aus; die Raten bleiben consequent sehr fest. Die Nachfrage von allen Seiten

bleibt, wenngleich nicht pressirt; die Aussicht ist für Rheder günstig.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oalkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> d	15/	10/	12/6
London,	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	17/6	12/6	12/6
Glasgow,	3d	17/6	12/6	15/
Bristol	4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> d	20/	15/	15/
Hull	4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> d	17/6	12/6	15/
Leith	4d	20/	15/	17/6
Newcastle	4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> d	20/	15/	15/
Hamburg	55 s	20c.	16cents.	50 mk.
Rotterdam	8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> c.	20 cts.	17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> cts.	12a14c.
Amsterdam	8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> c.	20 cts.	17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> cts.	12a14c.
Kopenhagen	3/6	17/6	17/6	20/
Bordeaux	3/	22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> cts.	17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> c.	\$ 5
Antwerpen	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	18/9	12/6	17/6
Bremen	70 s	20c.	16c.	12c.
Marseille	3/3a3/1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	25/	20/	20/a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 26<sup>1</sup>/<sub>4</sub>c. Hamburg 25 c.  
— Rotterdam 30 c. — Amsterdam 30 c. — Kopenhagen 1<sup>1</sup>/<sub>4</sub>d.  
— Antwerpen 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. — Bremen 35 c. — Marseille — c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	3/4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3/4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2/10 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	.....
Raff. Petrol. p. Segel ....	.....	27 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> a3/1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	.....	24 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> c.
		Hongkong.	Java.	Calcutta.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	22a22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> c.	20c.	16c.	22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> c.

## Büchersaal.

Die Etappenstrasse von England nach Indien um das Cap der guten Hoffnung von Major a. D. Otto Wachs. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin SW12. Preis M 1.25.

Die Verbindungsstrassen zwischen Mutterland und Colonien mit den mehr oder weniger festen Stationen, welche die Etappen auf diesen Wegen bilden, spielen heutzutage in der Politik wie in der Strategie eine hochwichtige Rolle. Die möglichste Sicherstellung dieser Linien und Fernhaltung etwaiger Störungen zu Wasser und zu Lande ist eifrigstes Bemühen der Staatsmänner und Strategen. Je mehr nun Russland sich auf Heerstrassen landwärts Indien nähert, um so mehr muss England bedacht sein, sich die Verbindung mit seinem indischen Besitze offen zu halten; dies ist ihm nur möglich, indem es sich die Etappenstrassen über See sichert. Die vorliegende Schrift unterzieht die älteste der englischen Linien, die um das Cap der guten Hoffnung, einer eingehenden Betrachtung. Es werden das Stammland der grossen englischen Weltherrschaft, die französische benachbarte Küste, der Canal, der Seeweg bis zum Cap und das Capland, der Seeweg vom Cap nach Indien und Indien selbst in historischer, wirtschaftlicher und militärischer Beziehung beleuchtet. Das Schlusskapitel: »Rückschau und Vorschau« zeigt, wie es sich für England in erster Linie darum handelte, den Weg nach Indien handelspolitisch zu beherrschen. Nur eine Bedrohung durch Russland könnte die englische Stellung in Indien gefährden; gestützt aber auf die Machttrias Eisen, Kohle und Gold, würde England, so meint der Verfasser, einen Kampf wohl bestehen können, wenn es nicht etwa gleichzeitig Frankreich gelänge, den Seeweg nach Indien zu sperren oder zu erschweren. Der Leser wird den Ausführungen der bedeutsamen Schrift mit lebhaftem Interesse folgen.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sillomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinböf 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sillomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 39.

Hamburg, den 30. September.

XXXVI. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Gesetzgebung und Rechtsprechung in England. — Die Entwicklung des Handels mit China. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal. — Eingesandt.

Beim Schluss des III. Quartals (No. 39) machen wir unsere geehrten Abonnenten darauf aufmerksam, dass wir die unverweigte Annahme der ersten Nummer des IV. Quartals (No. 40) als Fortsetzung ihres Abonnements ansehen.

Die Verlagsbuchhandlung.

### Auf dem Ausguck.

Das am 8. September dem Verkehr übergebene neue **Kaiser-Trockendock in Bremerhaven** ist am 21. d. Mts. als das vollendetste Product deutscher Schiffbaukunst, der Schnelldampfer »Kaiser Wilhelm der Grosse« einlief, eingeweiht worden. Die an die Weihe sich schliessende Festlichkeit fand an Bord des grossen Schiffes statt. Zu den geladenen Gästen gehörten neben leitenden Persönlichkeiten des Norddeutschen Lloyds und der Stadt Bremen, auch der Staatssecretair des Reichsmarineamts, Admiral Tirpitz, sowie einige höhere Seeofficiere. Nach der feierlichen Uebergabe des Docks durch die bremische Deputation für Hafen und Eisenbahnen an den Norddeutschen Lloyd, vereinigte sich die auserwählte Gesellschaft im Speisesalon des Schnelldampfers zu einem Frühstück. Ehe die Reihe der officiellen Toaste begann, wurden Glückwunschdepeschen des Kaisers — eine an den bremischen Senat, die andere an den Norddeutschen Lloyd — verlesen und lebhaft das huldvolle Interesse begrüsst, das in den Worten unseres Kaisers für das grösste

Dock Deutschlands zum Ausdruck kam. Auch die bei der Tafel gesprochenen Worte, von wem sie auch ausgingen, drückten die Bedeutung aus, die dem vollendeten neuen Culturwerke mit Recht beizumessen ist. Schöne Gedanken bergen die Worte des Staatssecretärs vom Reichsmarineamt, der nicht unterliess der Hansestadt Bremen und wie er sich ausdrückte, ihrem Lieblingskind, dem Lloyd, Worte grösster Anerkennung auszusprechen. Es war eine ungezwungene Feier, die uns von Neuem bewiesen hat, dass man in höchsten deutschen Kreisen die Bedeutung wohl zu würdigen weiss, welche in einer Zeit, die im Zeichen des Verkehrs steht, der Schifffahrt gebührt.

Die bremische Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat den für die Benutzung des neuen **Kaiserdocks** zu entrichtenden **Tarif** veröffentlicht. Darnach betragen die Gebühren sowie die Miethe des Docks für Schiffe bis zu 5000 Register-Tons Brutto 1500 *M.* für den ersten Tag und 500 *M.* für jeden folgenden Tag, von 5001 bis 6000 Register-Tons 2000 *M.* resp. 600 *M.*, von 6001 bis 7000 Register-Tons 2500 *M.* resp. 675 *M.*, von 7001 bis 8000 Register-Tons 3000 *M.* resp. 750 *M.*, von 8001 bis 11000 Register-Tons 3000 *M.* resp. 1000 *M.*, von mehr als 11000 Register-Tons 3000 *M.* resp. 1200 *M.* In diesen Beträgen sind die Gebühren für das Eindocken und für das Ausdocken, sowie auch die Kosten der Festlegung des Schiffes auf den Blöcken, der Abstützung des Schiffes und des



Auspumpens des Docks eingerechnet. Bei Ein- und Ausdockungen an Sonn- und Festtagen wird ein angemessener Zuschlag zu den Gebühren berechnet. Für die Aufnahme von havarierten Schiffen ist ein besonderes Abkommen zu treffen. Auf Schiffe der kaiserlichen Marine findet diese Bestimmung keine Anwendung.

Unter dem Titel „Zur Herabminderung der Collisionsgefahr in der Flussschifffahrt“ hat der Hamburg-Altonaer Flussschiffverkehrsverein an den Senat und die Bürgerschaft Hamburgs eine Eingabe gerichtet. Neben verschiedenen Forderungen, deren Bewilligung die Collisionsgefahr verringern soll und wird, lenkt der Verein die Aufmerksamkeit der gesetzgebenden Körperschaften auf eine Calamität, die seiner Zeit hier auch besprochen ist. Es betrifft die von verschiedenen Seiten angezweifelte seemännische Qualifikation vieler Führer von den im Hamburgischen Hafen so überaus zahlreich vertretenen Dampfbarkassen und Motorbooten. Dass diese Fahrzeuge, ganz besonders die Letzteren, den Hafenverkehr ebenso lebhaft gestalten, wie sie ihn gefährlich machen, geht aus folgenden Äusserungen des Vereins hervor. Nachdem die Bedingungen erwähnt sind, die der Führer eines Flussdampfers auf der Elbe oder deren Nebenflüssen erfüllen muss (nämlich vier Jahre Fahrzeit als Decksmann auf einem Flussdampfer, oder ein Jahr, falls der Betreffende Seemann von Beruf ist) heisst es weiter:

„Zugleich sollen die Führer von Barkassen und Motorfahrzeugen ganz den gleichen Vorschriften in Bezug auf Fahrzeit und Examen unterworfen werden, wie die Führer von Flussdampfern, da durch die Unwissenheit und Unerfahrenheit der Motorführer sehr oft Collisionen und in Folge dessen Verluste an Menschenleben und Eigenthum eingetreten sind, unter besonderer Bezugnahme auf die Bekanntmachung der Polizeibehörde zu Hamburg vom 19. Februar 1890. Der Verein ist zur Stellung dieses Antrages durch dieselbe Erwägung geleitet worden, welche seiner Zeit die Polizeibehörde veranlasste, die bis dahin nur für die Führer von Passagirdampfern auf der Elbe geltenden Vorschriften auch auf die Führer von Schleppdampfern auszudehnen, da nämlich bei dem stetig anwachsenden Verkehr im Hamburger Hafen und auf der Elbe, durch die rasche Zunahme der dort verkehrenden Barkassen und Motorfahrzeuge in Folge der nicht fachmännischen, ja grösstentheils vollkommen unkundigen Führung derselben, eine sehr grosse Collisionsgefahr heraufbeschworen wird, welche bei Begegnung mit anderen Dampfern, auch selbst dann, wenn die Führer dieser Schiffe noch so sorgfältig und vorsichtig fahren, zu einem Zusammenstoss führt, bei dem vielfach Menschenleben verloren gehen. Es ist klar ersichtlich, dass die durch die Unkenntniss auf der einen Seite heraufbeschworene Gefahr auch durch die grösste Sorgfalt und Fachkenntniss auf der anderen Seite nicht aufgewogen werden kann. In vielen Fällen werden Collisionen von Passagier- resp. Schleppdampfern mit

Motorfahrzeugen, wenn die Führer der letzteren die gegebenen Ausweiche signale mit der Dampfpfeife nicht verstehen können, nur dadurch vermieden, dass die Führer der Passagier- resp. Schleppdampfer den Führer der Motorfahrzeuge durch Winken mit der Hand die Richtung angeben in welcher dieselben mit ihrem Fahrzeuge steuern sollen. Zugleich beantragt der Verein auch, dass die Führer von Barkassen und Motoren mindestens das zwanzigste Lebensjahr zurückgelegt haben müssen, ehe sie zum Examen zugelassen werden.“

Obenstehende Ausführungen haben unsere vollkommene Billigung und Unterstützung. Es ist wirklich nicht einzusehen, warum irgend einem Händler oder Handwerker, der sich den Luxus eines Motorbootes gestatten kann, grössere Rechte, wie dem Eigenthümer der erwerbssuchenden Flussdampfer eingeräumt sein sollen. Wollen jene Herren ihre Schuhe und Anzüge oder was sie sonst zum Verkauf mit sich führen, an den Seemann losschlagen, dann mögen sie, wenn ein eigenes Fahrzeug den Transport der Waaren befördern soll, auch für einen seemännisch ausgebildeten Führer sorgen.

Am 31. August begannen in Buffalo die Verhandlungen der Internationalen Gesetzes-Association. Neben der Schiedsgerichtsfrage beschäftigte sich die zahlreiche Versammlung mit der **Unverletzlichkeit des Privateigenthums auf See während eines Krieges**. Wir waren, als sich die Mitglieder der Friedensconferenz mit der Lösung der ewigen Friedensfrage resultatlos beschäftigt hatten, nicht darüber verwundert, wohl aber erstaunt, dass die von amerikanischen Delegirten wiederholt eingebrachten Vorschläge, das Privateigenthum im Kriege unverletzlich zu proklamiren, auf hartnäckigen Widerstand stiessen. Umso erfreulicher wirkt die Nachricht, dass man in Buffalo auf dem von Amerika beschrittenen Wege einen grossen Schritt weitergekommen ist. Nicht nur hat Mr. Charles Butler aus New-York, der Referent für das Thema, in klarer und dabei scharfer Weise das Verhalten der Haager Friedensdelegirten mit Bezug auf die Privateigenthumsfrage gerügt, sondern er hat auch angedeutet, dass der Präsident der Ver. Staaten wahrscheinlich schon im kommenden Jahre nach Washington eine internationale Konferenz einladen wird, der allein die Aufgabe zustehen soll, sich mit dem in Rede stehenden Thema zu beschäftigen. Aus der langen Rede des Herrn Butler geht weiter hervor, dass die Ver. Staaten seit 1785 bemüht gewesen sind, andere Staaten für die Unverletzlichkeit des Privateigenthums auf See zu gewinnen. Ein in diesem Sinne bei englischen Machthabern unternommener Schritt war erfolglos, während der zwischen den Ver. Staaten und dem Königreich Preussen im Jahre 1785 abgeschlossene Vertrag den amerikanischen Vorschlag billigte. Der Redner sagt, nur weil die Unverletzlichkeit des Privateigenthums in dem unter dem Namen

»Pariser Declaration von 1856« bekannten Vertrag nicht proclamirt worden sollte, unterzeichneten die amerikanischen Delegirten jene Vereinbarung nicht. Wie die Ver. Staaten, bezw. ihre Vertreter, stets für das Zustandekommen dieser grossen Forderung eingetreten sind, werden sie es auch ferner thun. Hoffen und wünschen wir ihnen zu diesem Vorhaben Erfolg.

In einer Versammlung der »British Association« hat kürzlich Sir William White, der bekannte erste Constructeur der englischen Marine einen Vortrag, betitelt »Fortschritt in der Dampfer-Navigation«, gehalten. Seine höchst beachtenswerthen Mittheilungen erstrecken sich auf die seit sechzig Jahren im Dampfschiffsbau gemachten Erfahrungen. Wir werden später ausführlicher auf den Vortrag zurückkommen und einzelne Abschnitte, die sich ausschliesslich mit der Handelsmarine beschäftigen, möglichst wörtlich wiedergeben; jetzt mag nur das Folgende Erwähnung finden. Die Fahrtgeschwindigkeit des Dampfers ist innerhalb der genannten sechzigjährigen Periode von  $8\frac{1}{2}$  auf  $22\frac{1}{2}$  Seemeilen gestiegen, die Reisedauer über den Nordatlantik um ca. 38 % reducirt. Die Schiffe haben sich in der Länge mehr als verdreifacht, in der Breite verdoppelt und im Raumgehalt verzehnfacht. Die mit einem Schiff beförderten Passagiere sind von 100 bis beinahe 2000 gestiegen. Die Maschinenkraft ist vierzig Mal stärker geworden. Während das von einer Pferdekraft zu befördernde Gewicht um das Vierfache gestiegen ist, hat der zur Erzeugung einer Pferdekraft erforderliche Kohlenverbrauch um ein Drittel seit 1840 abgenommen. Ein Beispiel mag die ausserordentliche Sparsamkeit im Kohlenverbrauch illustriren. Vor sechzig Jahren waren etwa 550 Tons Kohlen zur Beförderung eines 2000 T. schweren Körpers mit  $8\frac{1}{2}$  Meilen die Stunde quer über den Nordatlantik erforderlich, heute genügen 3000 T. Kohlen für 20 000 T. Gewicht, bei 22 Meilen Fahrt. Wäre es beim Alten geblieben, dann müssten statt der 3000 T. 9000 T. zu der erwähnten Dienstleistung erforderlich sein. Ferner, wären die Maschinen im Verhältniss an Eigengewicht noch so schwer wie damals, dann würde eine 22 Seemeilen-Fahrt erzeugende Schiffsdampfmaschine ungefähr 14 000 T. wiegen.

Die für den laufenden Monat herausgegebene »Pilot-Chart« giebt die **Bahn des letzten westindischen Orkans** und mit Bezug darauf einige beachtenswerthe Details an. Der erste Bericht über den vom 3. bis 20. August währenden Orkan stammt vom britischen Dampfer »Grangense«, der von Para nach Liverpool bestimmt schon am 3. August das Sturmgebiet erreichte und zwar östlicher als bisher je ein tropischer Sturm gemeldet ist. Die Aenderung

der Windrichtung von NNW. nach SSO. und das Verhalten des Barometers, der bis 29.38 Zoll fiel, deuteten darauf hin, dass sich das Schiff in der Nähe des Sturmcentrums befand. Durch die Wind- und Barometerbeobachtungen auf den Windward-Inseln, zwischen St. Kitts und Barbados, konnte mit Sicherheit das Vorhandensein eines Orkans in östlicher Richtung angenommen werden. Am 8. August erreichte die Sturmbahn Puerto Rico, von wo aus sie, innerhalb eines verhältnissmässig kleinen Areals, verschiedene Richtungen einschlug. Die Gewalt des Sturmes war fürchterlich. Hierauf verfolgte der Orkan einen über Florida längs der Ostküste Nordamerikas gerichteten Curs. Der niedrigste gemeldete Barometerstand während der ganzen Periode war 28.35, querab von der Florida-Küste. Die letzten Nachrichten über den an Stärke beträchtlich abgenommenen Sturm sind der »Hydrographie Office« vom 21. August aus  $40^{\circ}$  N. Br. und  $60^{\circ}$  W. Lg. zugegangen. Das meteorologische Institut schreibt, der Orkan habe an Dauer jeden seiner Vorgänger übertroffen. Das Sturmcentrum bewegte sich vom 3. bis 7. August mit 20 Seemeilen, vom 8. bis 12. mit 16, vom 13. bis 16. mit 9 und vom 16. bis 19. August mit drei Seemeilen stündlicher Geschwindigkeit; nach letzterem Datum nahm die Fortbewegung langsam ab. — Weitere Mittheilungen über den furchtbaren Orkan, dem so zahlreiche Menschenleben und so werthvolles Besitzthum zum Opfer gefallen sind, folgen in einer der nächsten Karten, wenn die bisherigen Beobachtungen durch weitere und sorgfältigere ergänzt und verbessert sind. Zu bemerken ist noch, die Uebersetzung eines den »Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie« entnommenen Artikels »über den Einfluss des Windes auf die Fahrtgeschwindigkeit der Dampfer.«

Der beaufsichtigende Generalinspector für die nach den Vereinigten Staaten fahrenden Passagierdampfer hat an den Congress eine Eingabe von grosser Tragweite gerichtet. Er schlägt vor, dem Art. 400 der revidirten Statuten des Handelsgesetzes ein Amendement hinzuzufügen, worin ausgedrückt wird, dass die in den **Ver. Staaten inspicirten ausländischen Passagierdampfer** zu derselben **Abgabenhöhe** verpflichtet werden, wie sie für gleiche Dienste in dem Lande enthoben werden, dessen Flagge das Schiff führt. Veranlasst zu diesem Schritt ist der Beamte, durch die Thatsache, dass die Inspection amerikanischer Dampfer in fremden Häfen nur gegen eine Abgabe vollzogen werde. Da amerikanische Passagierdampfer von ausländischen Häfen nur englische, japanische und hin und wieder chinesische anlaufen, müssen die betreffenden Rhedereien dort ihre Erfahrungen gesammelt haben.

## Gesetzgebung und Rechtsprechung in England.

Mitgetheilt von Dr. C. H. P. Inhülsen, Advokat, London.

Im Falle eines Zusammenstosses von Schiffen haben nach französischem Rechte die Rheder des gesunkenen Schiffes — mag dasselbe den Unfall ganz oder zum Theil verschuldet haben — nicht den Schaden zu ersetzen, welchen die Rheder des anderen Schiffes erleiden. Die Glasgow'er Rheder des durch den französischen Passagierdampfer »La Bourgogne« beschädigten Segelschiffes »Cromartyshire« hatten daher von gerichtlichen Schritten in Frankreich abzusehen. Die Klage wurde in England erhoben und dem Londoner Vertreter der Compagnie Générale Transatlantique zugestellt. Die französische Rhederei erachtete diese Zustellung für unstatthaft und beantragte die Ungültigkeitserklärung derselben, mit der Begründung, Antragstellerin sei eine ausländische juristische Person mit ihrem Sitz in Frankreich und betreibe kein Geschäft im Jurisdiktionsgebiete der englischen Gerichte. Das Schicksal dieses Antrages hat offenbar ein über die Compagnie Générale Transatlantique weit hinausgehendes Interesse: in der Position, in welcher sich die französische Rhederei befand, kann sich demnächst eine deutsche Rhederei befinden. Die erste Instanz wies den Antrag der französischen Rhederei kostenpflichtig ab und begründete die Entscheidung etwa mit folgenden Worten: »Ob die Zustellung gültig ist, hängt davon ab, ob die Antragstellerin auch in England ein Geschäft betreibt. Unsere Processvorschrift über Zustellung von gegen Corporationen erhobene Klagen gilt unbestrittener Massen auch für ausländische juristische Personen, sofern dieselben hier zu Lande ein Geschäft betreiben. Es kann ferner nicht bestritten werden, dass, falls die Antragstellerin hier zu Lande ein Geschäft betreibt, ihr Londoner Vertreter unter die Personen fällt, welchen nach unserer Processvorschrift mit bindender Wirkung für die Antragstellerin zugestellt werden kann. Zu entscheiden ist sonach einzig und allein, ob die Antragstellerin hier zu Lande ein Geschäft betreibt. Fasst man diese letzteren Worte im allgemeinen populären Sinne auf, so ist die Frage ohne Zweifel zu bejahen. In dem Miethsvertrage über das hiesige Geschäftslocal wird die Antragstellerin als die Mietherin benannt; nach dem Abkommen mit ihrem Vertreter zahlt ferner die Antragstellerin die Miethen. Die Antragstellerin führt in ihrem officiellen Führer das hiesige Geschäftslocal unter ihren Bureaux auf und macht öffentlich bekannt, dass Fracht- und Passageanträge an ihren hiesigen Vertreter gesandt werden können. Die Frage wird indessen auf Grund weitergehender

Erwägungen zu entscheiden sein. Die Antragstellerin lässt ihre Schiffe Fahrten zwischen französischen und englischen Häfen machen. Ein Jeder, der mit ihren Schiffen Güter zu befördern oder auf denselben Passage zu nehmen wünscht, kann sich auf das hiesige Geschäftslocal begeben, den Vertrag anstatt mit der Antragstellerin mit ihrem hiesigen Vertreter abschliessen und die auf Grund des Vertrages zu leistende Zahlung statt an die Antragstellerin an ihren hiesigen Vertreter machen. Mit anderen Worten, die Antragstellerin schliesst Verträge und verdient Geld in England auf dem einzigen Wege, auf welchem dies überhaupt durch einen Vertreter geschehen kann. Darin liegt aber Geschäftsbetrieb seitens einer juristischen Person in England, sowohl nach gemeinem Menschenverstande, wie auch nach der rechtlichen Auffassung. Es ist behauptet worden, dass aus verschiedenen thatsächlichen Verhältnissen sich ergebe, dass der hiesige Vertreter der Antragstellerin sich in derselben Lage befinde, wie die Herren Barr, Mocring & Co. in der 1897 entschiedenen Princess Clémentine Sache. Aus der Correspondenz zwischen der Antragstellerin und ihrem Londoner Vertreter ergibt sich allordings, dass die Antragstellerin bis zum September 1895 directe Agenturen in London und Liverpool besass, mit einem Generalagenten in London; dass seitdem die Agentur eine correspondirende Agentur geworden ist und dass nach den neuen Abmachungen die Antragstellerin die Miethe der Geschäftslocale, die Gerichts- und Anwaltskosten, die auf die Antragstellerin entfallende Einkommensteuer, die Reklamekosten und die Kosten der Herstellung der gedruckten Formulare zu zahlen hat, während der hiesige Vertreter die sonstigen Bureauunkosten, einschliesslich der Gehälter der Angestellten, trägt und eine monatlich zahlbare, auf mindestens 18 000 Francs per annum garantirtire Provision von den Frachten und Passagegeldern bezieht. Es mag hier sofort bemerkt werden, dass die Klausel hinsichtlich der Einkommensteuer ohne Zweifel darin ihren Grund hatte, dass man erwartete, die Antragstellerin werde hier zu Lande Geld verdienen. Es ist ferner richtig, dass der hiesige Vertreter der Antragstellerin gleichzeitig für zwei andere Gesellschaften thätig ist und zwar in demselben Geschäftslocal. Diese That-sachen reichen indessen nicht aus die im vorliegenden Falle sich aufdrängenden, weiter reichenden Erwägungen zurückzudrängen, nämlich, dass das Geschäftslocal rechtlich und thatsächlich das Geschäftslocal der Antragstellerin ist, mag dem hiesigen Vertreter auch gestattet sein, ebendasselbst für Andere thätig zu sein und dass das Geschäft der Antragstellerin dort genau in derselben Weise betrieben wird, als befände sich eine Person im Besitze, welche ohne Zweifel ein Beamter der Antragstellerin und nur ein solcher ist. Es ist



sonach festzustellen, dass das Geschäft der Antragstellerin im hiesigen Geschäftslocale betrieben wurde. Daraus folgt, dass die Zustellung an den hiesigen Vertreter als eine rechtsgültige Zustellung an die Antragstellerin anzusehen ist. Da jeder einzelne Fall von seinem eigenen Thatbestande abhängen muss, hat es wenig Zweck, frühere Entscheidungen zu citiren. Es mag genügen, hier zu erwähnen, dass auf die Antragstellerin der folgende Passus aus der 1886 gefällten Entscheidung in Sachen Shoneaux Simon & Co. c. Hongkong und Shanghai Banking Corporation Anwendung findet: »Sie miethet ein Geschäftslocal, kennzeichnet dasselbe mit ihrer Firma und gerirt sich selbst und ihr hiesiges Geschäftslocal derartig, dass angenommen werden muss, dass sie hier ihr Geschäft betreibt.« In dem 1886 entschiedenen Falle hatte die Antragstellerin eine Agentur in London und es war ihr ausdrücklich untersagt, eine Filiale zu errichten. (La Bourgogne High Court of Justice. 9. August 1898.) Die französische Rhederei glaubte, sich bei dieser Entscheidung nicht beruhigen zu dürfen und liess Berufung einlegen. Die Berufung ist am 8. November 1898 vom Court of Appeal abgewiesen worden; auch die beiden Mitglieder des Berufungsgerichts gelangten zu der Ueberzeugung, dass die französische Rhederei ein Geschäft in England betreibe und dass ihrem Londoner Vertreter mit bindender Wirkung für die französische Rhederei zugestellt werden können. Diese Entscheidung des Court of Appeal wurde am 16. Juni 1899 vom House of Lords bestätigt; an der Entscheidung in der dritten Instanz beteiligten sich 4 Richter, mithin besitzt die französische Rhederei zur Zeit eine ihr ungünstige, endgültige Entscheidung, welche von 7 englischen Richtern einstimmig gefällt worden ist. Uebrigens hat das Processiren über die Frage nach der Gültigkeit der Zustellung nicht den Lauf des Hauptprocesses gehemmt. Bereits am 12. Januar 1899 hat der High Court of Justice entschieden, dass der Zusammenstoss einzig und allein auf Verschulden der »Bourgogne« zurückzuführen sei.

Ein anderer Collisionsfall hat, obschon in der Tagespresse weit weniger erörtert, Veranlassung zu einer für ausländische Rheder nicht minder interessanten Entscheidung gegeben. Am 21. Februar 1898 collidirte die »Gemma«\*) mit dem Dampfer »Kildona« und wurde am 6. Juli 1898 als allein schuldig befunden. Die Rheder der »Kildona« hatten die »Gemma« arrestirt und hoben den Arrest wieder auf, nachdem eine Summe von 4875 £ — repräsentirend den Werth des arrestirten Schiffes und der Fracht — als Sicherheit hinterlegt war.

\*) Wenngleich die Entscheidung in diesem höchst beachtenswerthen Collisionsfalle schon früher von uns besprochen ist, wird eine Wiederholung in eingehender Weise von berufenster Seite den Lesern gewiss trotzdem genehm sein. D. R.

Der zu erstattende Schaden wurde sodann auf £ 5538.5.10 nebst Zinsen und £ 441.10.5 an Kosten festgesetzt. Die Rheder der »Kildona« erhoben die deponirte Sicherheit und liessen wegen ihrer Restforderung die Zwangsvollstreckung einleiten. Als Zwangsvollstreckungsobject wurde die aus dem Arrest entlassene »Gemma« von Neuem mit Beschlag belegt. Die Rheder der »Gemma« hielten diese wiederholte Beschlagnahme für unzulässig und baten das Gericht, die Entlassung der »Gemma« aus dem Arrest anzuordnen. Die erste Instanz erkannte am 13. Juli 1899 diesem Antrage gemäss, mit der Motivirung, dass, falls in einem gegen das Schiff gerichteten Collisionsprocesse das Schiff gegen Sicherheit aus dem Arreste entlassen sei, das Schiff selbst von allen Ansprüchen aus der betreffenden Collision liberirt werde. Das Berufungsgericht hat dieser Entscheidung nicht beizutreten vermocht. In der Begründung wird zunächst auf § 15 der Admiralty Court Act 1861 Bezug genommen, wo nach Verfügungen des Court of Admiralty, welche einer Person Geldsummen oder Kosten zusprechen, wie Urtheile der ordentlichen Gerichte wirken sollen; die Person, welcher die Geldsummen oder Kosten zugesprochen sind, soll wie ein Urtheilsgläubiger behandelt werden. Der Court of Admiralty soll für die bei ihm schwebenden Sachen alle die den ordentlichen Gerichten zwecks Vollstreckung von Urtheilen zustehenden Befugnisse besitzen, sowohl gegen die arrestirten Schiffe und Sachen, als auch gegen die Person des Urtheilsschuldners; endlich soll der Person, welcher die Geldsummen oder Kosten zugesprochen sind, jede Remedur offen stehen, welche die ordentlichen Gerichte einem Urtheilsgläubiger gewähren. In den Urtheilsgründen heisst es sodann weiter, wie folgt: »Zur Entscheidung steht folgende Frage: Können die Rheder der »Kildona«, welche eine ihnen günstige, zum Theil unbefriedigte Verfügung des Court of Admiralty besitzen, diese Verfügung in die »Gemma« vollstrecken, nachdem die »Gemma« von der Urtheilsfällung in einen bei dem Court of Admiralty gegen das Schiff eingeleiteten Processe arrestirt und gegen Sicherheit freigelassen worden ist? Der citirte § 15 ist seinem Wortlaute nach allgemein gehalten. Personen, welchen durch Verfügungen des Court of Admiralty Geldsummen oder Kosten zugesprochen worden sind, sollen alle Zwangsvollstreckungsbefugnisse besitzen, welche Urtheilsgläubigern in den ordentlichen Gerichten zustehen. Der Paragraph macht keine Ausnahme hinsichtlich eines Schiffes, welches zuvor in einem gegen das Schiff gerichteten Processe arrestirt und gegen Sicherheit freigelassen wurde. Nach der Collision erhoben die Rheder der »Kildona« eine gegen die »Gemma« gerichtete Klage und liessen das beklagte Schiff — ein ausländisches Schiff — arrestiren. Die ausländischen

Rheder der »Gemma« liessen sich auf diese Klage ein, vermuthlich, um die Freilassung der »Gemma« zu erzielen und die klägerische Behauptung zu bestreiten, wonach die »Gemma« die alleinige Schuld an der Collision tragen sollte. Die »Gemma« wurde sodann gegen eine Sicherheit in Höhe von 4875 £ freigelassen. Die Parteien vereinbarten nämlich den Werth des Schiffes auf 4500 £ und den Werth der Fracht auf 375 £. Diese Sicherheit sollte nach der Vereinbarung Zwangsvollstreckungsobject bilden, sofern die Beklagten die den Klägern etwa zugesprochene Urtheilssumme nebst Kosten nicht zahlen würden.

(Schluss folgt.)

## Die Entwicklung des Handels mit China.

Bei der Beachtung, die seit Kiautschou Jedermann im Deutschen Reiche den Vorgängen schenkt, die sich in China und an dessen Küsten abspielen, dürfte ein Artikel über die Entwicklung des Handels mit China den Lesern willkommen sein. Die nachstehenden Angaben sind ein Auszug aus einem längeren Artikel, der in der »Oesterreichischen Monatsschrift für den Orient« veröffentlicht ist.

In jüngster Zeit hat man auch in Amerika den Handelsinteressen in Ostasien erhöhtes Interesse zugewendet. Mit dem Uebergang der Philippinen in amerikanischen Besitz haben die Vereinigten Staaten einen Stützpunkt in Ostasien gewonnen, der für die Verfolgung ihrer Interessen entschieden werthvoller ist als die »Pachtungen« europäischer Staaten an der chinesischen Küste; so konnte sich auch Uncle Sam von der Politik der »Interessensphären« fernhalten, die Europa in letzter Zeit in China verfolgt. Aber umso eifriger bemühen sich die Amerikaner, ihrer so rapid sich entwickelnden Industrie einen möglichst grossen Theil des noch viel versprechenden Absatzes in China zu sichern, wobei sie von entschiedenem Erfolge begünstigt sind. Ihre Handelsbeziehungen zu China sind heute schon bedeutender als die irgend eines anderen Landes, mit einziger Ausnahme Grossbritanniens. Welches Interesse man in leitenden amerikanischen Kreisen der Förderung des Handels Amerikas mit China entgegenbringt, davon legt unter Anderem auch eine der jüngsten Veröffentlichungen des statistischen Departements in Washington Zeugnis ab; ein starker Quartband »Commercial China in 1899«, der ein reiches Informationsmaterial aus unterschiedlichen amtlichen und privaten Quellen über chinesische Handelsverhältnisse bietet.

Der Handel Amerikas mit China datirt bis in das Jahr 1784 zurück; am 22. Februar dieses Jahres verliess das erste nach China bestimmte Schiff den Hafen von New-York. Seine Reise nahm 15 Monate in Anspruch. Der Erfolg derselben führte zur Fortsetzung der Handelsverbindungen, die sich seither ununterbrochen ausdehnten und namentlich in den letzten Jahren eine ganz bedeutende Steigerung erfahren haben. Die Europäer waren allerdings schon früher in China. Die Portugiesen knüpften bereits 1516 Handelsverbindungen mit China an und glückte es ihnen 1522 in Ningpo und 1537 auf der Insel Macao Handelsniederlassungen zu errichten; die Spanier eroberten 1543 die Philippinen und förderten von dort aus ihren Handel mit China, während die Holländer erst 1624 nach Ostasien kamen, ohne jedoch dort grosse commercielle Erfolge zu erzielen. Die Engländer, deren erstes Schiff 1635 an die Küste Chinas kam, mussten sich erst mit den Kanonen Respect verschaffen und ihr Handel mit China begann erst

einige Jahrzehnte später sich zu entwickeln, nachdem die East India Company die Pflöge desselben sich angelegen sein liess.

Die Entwicklung des modernen Handels mit China datirt erst von dem bekannten »Opiumkrieg« zwischen England und China her, der 1842 mit der Oeffnung der ersten Vertragshäfen und der Zulassung britischer Consula endete. 1844 schloss China einen Vertrag auf derselben Basis mit den Vereinigten Staaten und mit Frankreich. Seither hat die Erschliessung Chinas zwar langsame aber stetige Fortschritte gemacht. Die wirtschaftliche Aufschliessung Chinas erfuhr namhafte Förderung durch die Bestimmungen des Friedens von Shimonoseki, der den japanisch-chinesischen Krieg 1896 beschloss und dessen wichtigste Punkte, die Erschliessung der Flussläufe und des Inneren Chinas für den ausländischen Handel, ja bekannt sind. Die Verpachtung von Kiautschou an Deutschland, Port Arthur an Russland, Weihaiwei an England, Kwangtschouwau an Frankreich bilden die jüngsten Etappen der europäischen Politik in China.

Die grösste Rolle in der Entwicklung des chinesischen Auslands Handels spielen natürlich die Vertragshäfen -- die gewohnheitsmassen so genannt werden -- obgleich die »Treaty Ports« keineswegs alle an der Küste liegen. Ueber die Fortschritte der allmählichen commerciellen Erschliessung des Reiches der Mitte und die Vertragshäfen finden wir in der eingangs erwähnten amerikanischen Compilation folgende Darstellung:

Vor 1842 spielte sich der gesammte Handel der fremden Nationen mit China in einer einzigen Hafenstadt, nämlich Canton, ab und der gesammte Verkehr ging durch die Hände chinesischer Zwischenhändler, der sogenannten »Hong«-Kaufleute. Auch die East India Company, die eine »Factorei« in Canton hatte, war genöthigt, nur mit diesen »Hong«-Kaufleuten zu verkehren, die der Regierung für die Zolleinkünfte haftbar waren und dafür ein gewisses Monopol für den Auslandhandel besaßen. Erst im Frieden nach dem Kriege von 1842 wurden die ersten Vertragshäfen dem fremden Handel geöffnet, und zwar waren dies Canton, Shanghai, Foochow, Ningpo und Amoy. Den Engländern wurde erlaubt, in diesen Städten zu wohnen und dort mit wem immer Handel zu treiben; England durfte dort Consulate errichten, die nunmehr an Stelle der früheren »Hong«-Kaufleute den chinesischen Behörden für die von den englischen Unterthanen zu zahlenden Steuern und Zölle haftbar waren. Wie bereits erwähnt, wurden die Bestimmungen dieses Vertrages in den folgenden Jahren auf die Vereinigten Staaten und Frankreich ausgedehnt.

Nahezu zwanzig Jahre blieben die genannten fünf Häfen die einzigen Thore, die dem Handel der fremden Nationen mit China offenstanden; bei ihrer Wahl trachteten die Chinesen, den fremden Handel nur soweit als möglich von der Hauptstadt entfernt zu halten. Im Jahre 1860 kam als sechster Vertragshafen Swatow hinzu, ein Hafen, der ebenfalls einige hundert Meilen von Peking liegt. Erst 1861 gelang es, dieses Princip zu durchbrechen und zu den in diesem Jahre geöffneten Vertragshäfen gehörte Tientsin, das bloss 80 Meilen von Peking entfernt ist, sowie die ersten binnenländischen Vertragshäfen Hankow und Kiukiang, beide am Yang-tse-Fluss gelegen. Gleichzeitig wurden Chefoo und Newchwang dem Handel erschlossen; in rascher Folge wurden dann 1876 Kiungchow auf der Insel Hainan, 1877 Ichang, Wuhu, Wenchow und Pakhoi, 1887 Kowloon und Lappa, 1889 (auf Grund des französischen Vertrages von Tientsin) Hangchow und Meng-tse, 1892 Chungking, 1894 Yatung in Tibet, 1896 (nach dem Frieden von Shimonoseki) Hangchow bei Shanghai sowie die Binnenstädte Sochow und Shasi unter die Vertragshäfen eingereiht; 1897 folgten Samshui, Wuchow und Szemao und 1898 Funing gegenüber Formosa, Yochow tief im Innern am Tunking-See und Chinwang am Golf von Pechili. Nachstehend die Liste der bisher geöffneten Vertragshäfen mit Angabe ihres Aussenhandels im Jahre 1897:

Vertragshäfen	Aussenhandel in Hankow Taels	
	Import	Export
Shanghai ....	31 725 303	59 166 376
Canton .....	13 770 036	22 899 671
Swatow .....	9 653 938	10 309 288
Chingkiang ..	13 285 419	5 078 723
Tientsin .....	30 212 260	11 000 044
Ningpo .....	8 960 251	4 986 495
Foochow .....	5 196 884	6 841 266
Nechwang ...	8 995 929	13 808 612
Kinkiang ....	6 563 311	7 080 576
Hankow .....	17 172 351	24 540 382
Chefoo .....	11 066 410	7 717 413
Amoy .....	7 285 683	2 441 231
Kiungchow ..	1 461 940	1 826 241
Wenchow ...	722 040	335 596
Pakhoi .....	2 656 724	1 512 750
Ichang .....	647 902	423 950
Lungchow ...	83 074	25 873
Meng-tse ....	2 394 028	1 057 737
Chungking ...	8 443 947	6 751 258
Yalung .....	—	—
Soochow ....	921 034	399 224
Shasi .....	48 428	181 220
Hangchow ...	1 259 544	6 109 372
Szema ....	154 596	31 378
Samshui ....	37 759	42 496
Wuhu .....	3 700 373	3 232 121
Nanking .....	—	—
Wuchow ....	1 392 415	472 902
Funing .....	—	—
Yochow .....	—	—
Chinwang ...	—	—

Hierzu kommen noch Kowloon und Lappa, Zollstationen, die von Gütern auf dem Wege zwischen Hongkong oder Makao und Canton berührt werden, deren Handel, beziehungsweise Einnahmen, jedoch den erwähnten Häfen zugerechnet werden.

In allen Vertragshäfen überwacht die fremde Seezollbehörde bloss die in fremden Schiffen, das heisst nicht in China gebauten Schiffen eingeführten Waaren, ob die Schiffe Ausländern oder Chinesen gehören; ausserdem existiren überall alte chinesische Zollämter, die den Handel der chinesischen Schunken überwachen und Zölle einheben, die nicht immer dieselben sind, wie die der Seezollbehörde. Ausserhalb der Vertragshäfen bestehen sowohl an der Küste wie im Innern zahlreiche chinesische Zollämter, die unter dem Namen »kwan« bekannt sind, während die modernen Likinämter »chia« oder »ka« heissen.

Die commercielle Erschliessung Chinas hat in den letzten Jahren rapide Fortschritte gemacht, und man darf erwarten, dass die nächste Zeit noch grössere Erfolge in dieser Richtung aufweisen wird, zu welchem der Friede von Shimonoseki den Grund gelegt hat. Voll und ganz wird China freilich erst dann dem modernen Handel und Verkehr erschlossen werden können, wenn endgiltig mit den Principien gebrochen wird, auf denen heute noch das chinesische Verwaltungssystem und die corrupte Beamtenherrschaft beruhen. Dass man sich in China selbst noch mancher Reformbedürftigkeit bewusst ist, davon zeugt eine Rede, die der chinesische Gesandte Wu-Ting-Fang in Washington bei der im April 1899 abgehaltenen Jahresitzung der »American Academy of Political and Social Science« gehalten hat. Er verwies auf die vielen Fortschritte, die China in den letzten Jahrzehnten gemacht; man dürfe China nicht für unthätig halten, aber es müsse erst die durch Jahrhunderte herrschende Trägheit überwinden, aus der das Land eben erst erwacht sei. Regierung und Volk in China seien überzeugt,

dass noch manche Reformen durchgeführt werden müssten, aber man müsse davon abstehe, die westliche Civilisation en gros in China zu importiren, denn nicht alle Einrichtungen Europas oder Amerikas seien für China geeignet und Ueber-eilung könnte leicht Schaden stiften. . . Lord Charles Beresford hat kürzlich eine Lanze für die Erhaltung der Integrität Chinas gebrochen, deren Vorbedingung freilich die Durchführung einschneidender Reformen bilde. Wenn sich China nicht bald zu diesen Reformen aufrafft, so dürfte die Politik der »Interessensphären« der Mächte die Integrität Chinas bereits sehr in Frage gestellt haben.

## Schiffbau.

**Bauftrag.** Für das Expeditionsschiff der geplanten deutschen Südpolar-Expedition sind die Bedingungen für Bau- und Ausrüstung festgesetzt und den in Betracht kommenden Schiffswerften zur Kenntnissnahme übermittelt worden. Daraufhin werden die Angebote der Werften erwartet, die das Schiff bis zum 1. Mai 1901, wenn nicht in kürzerer Zeit, fertig stellen müssen. Das Schiff wird ein hölzernes Segelschiff mit einer Schraubenmaschine und zugehörigem Dampfkessel sein; zu der weiteren integrierenden Einrichtung gehören eine Anlage für electrische Beleuchtung und Dampfheizung, ein Destillirapparat, der in 24 Stunden 600 Liter Trinkwasser zu schaffen vermag und ein für den Betrieb dieser Anlagen dienender Hilfskessel. Das Schiff muss den Eisverhältnissen am Südpol einen starken Widerstand leisten, besonders see- und segeltüchtig sein und Platz für eine Besatzung von etwa 30—32 Personen mit allen nöthigen Vorräthen für eine Reisedauer von etwa 3 Jahren darbieten. Ausserdem sind an Bord eine Windmühle, die Bautheile für ein Stationshaus, 4 kleine Observationshäuser und ein Fesselballon mit dessen gesammtem Zubehör unterzubringen. Wie bei Polarreisen üblich, muss die Schraube und das Ruder aus dem Wasser heraufgezogen werden können. Der Bau des Schiffes erfolgt auf Rechnung des Reichsamtes des Inneren, während die Ueberwachung und Abnahme des Schiffes der von diesem Amte in Verbindung mit dem Reichsmarineamt eingesetzten Baucommission obliegt. Die Angebote müssen bis zum nächsten 21. October an die nautische Abtheilung des Reichsmarineamts gelangen. Die Ablieferung des Fahrzeuges soll auf der Werft des Erbauers oder in Geestmünde, Bremerhaven oder Hamburg erfolgen. Zur Zeit der Abnahme muss das Schiff vollständig fertig hergestellt, ausgerüstet und betriebsfähig sein. Selbstverständlich sind die neuesten Vervollkommnungen im Schiff- und Maschinenbau zu Grunde zu legen. Die Ausführung der Bauarbeiten wird jeder Zeit durch Mitglieder der Baucommission beaufsichtigt werden. Für das zu verwendende Material gelten die Vorschriften des Germanischen Lloyd. Die Geschwindigkeit des Schiffes soll bei voller Ausrüstung und dem entsprechenden Tiefgang sieben Knoten betragen, die Erfüllung der geforderten Eigenschaften ist durch eine sechsstündige Streckenfahrt zur Bestimmung der indicirten Pferdekräfte und des Kohlenverbrauchs und durch verschiedene Meilenfahrten zur Bestimmung der Fahrtgeschwindigkeit nachzuweisen, dabei wird auch die gute Manövrirfähigkeit des Fahrzeuges geprüft. Der Erbauer übernimmt unter Stellung einer Caution von 20 000 .M. volle Garantie für die Güte der gesammten Arbeit, Construction und Leistungsfähigkeit auf ein Jahr, für Verzögerung der Ablieferung sind für je einen Tag 100 .M. für die Ueberschreitung des Tiefganges um 50 mm 1000 .M. Strafe zu zahlen. Im Innern muss das Fahrzeug behagliche Wohnräume für die Theilnehmer der Expedition enthalten. Die Besatzung wird bestehen aus dem Führer der



Expedition, fünf wissenschaftlichen Theilnehmern, einem Capitän, drei Schiffsofficieren, einem Maschineningenieur, 9 Matrosen, 6 Maschinisten und Heizer, 1 Koch und 1 Steward, zusammen 28 Personen. Der Tiefgang soll für das vollständig ausgerüstete seelbare Schiff 4.8 Meter nicht überschreiten, die Länge höchstens 47 Meter zwischen den Senkrechten betragen. Zu dem Gewicht des vollständig fertigen Schiffskörpers treten 733,6 Tonnen durch Ladung und Ausrüstung hinzu, darunter sind besonders, erwähnenswerth: Proviant für die ganze Besatzung auf drei Jahre mit 120 Tonnen, Trinkwasser für fünfzig Tage, die Besatzung selbst mit ihren Effecten, 30 Tonnen Getränke, ein Naphthaboot, 5 Tonnen Petroleum, Instrumente, Einrichtung zur Wäschetrocknung, 400 Tonnen Kohlen, 5 Tonnen Naphtha, ferner das Stationshaus, der Fesselballon mit den Chemikalien zu seiner Füllung, die Materialien zur electrischen Beleuchtung des Stationshauses, die 4 Observationshäuser, eine Windmühle, und 40 Eskimohunde mit Proviant. Die Böte erhalten zum Theil die Form der Walfischfänger. Das Fahrzeug ist als Dreimast-Marssegel-Schoner getakelt, die Besegelung ist so gross zu bemessen, dass das Schiff auch ohne Zuhülfnahme von Dampfkraft allen Anforderungen entspricht. Die an Bord aufzustellende Windmühle dient zum Betriebe der electrischen Einrichtung. Im Vor- und Hinterschiff ist auf einer Erhöhung ein kleiner Scheinwerfer aufzustellen. Alle Wohn- und Arbeitsräume erhalten Dampfheizung, durch die sie bei einer Aussentemperatur von 30 Grad auf 10 Grad erwärmt werden sollen. Dieselben Räume sowie das Zwischendeck, der Maschinen- und Kesselraum und die Lasten werden mit electrischer Beleuchtung versehen. Die der eigentlichen wissenschaftlichen Arbeit dienenden Einrichtungen werden von der Bau-Commission geliefert.

**Stapellauf und Bauauftrag.** Auf der Werft der Actien-Gesellschaft »Neptun«, Rostock, lief am 22. September der für die Hamburg-Amerika Linie bestimmte Schleppdampfer »Kuhwärder« glücklich vom Helgen. Die Dimensionen sind  $80 \times 49 \times 12\frac{1}{2}$ . Der Dampfer wird mit einer Compound-Maschine von 400 Pferdekraften ausgerüstet; die Fahrgeschwindigkeit wird ca. 11 Knoten betragen. — Neuerdings hat die Hamburg-Amerika Linie den Bau eines zweiten Schleppers, eines Schwesterschiffes des »Kuhwärder«, mit der Werft contrahirt.

**Stapellauf.** Am 22. September, Vormittags 11 Uhr, fand auf den Howaldtswerken Kiel der Stapellauf des ersten der für die Russische Dampfschiffahrts- und Handels-Gesellschaft in Odessa nach Lieferung von 2 Dampfern im Vorjahre nachbestellten 4 Dampfer statt. Das Schiff erhielt in der Taufe den Namen »Diana«. Die Dimensionen des Dampfers sind:  $362\frac{1}{2} \times 46 \times 27\frac{1}{2}$ , und besitzt das Schiff eine Tragfähigkeit von 5000 T. bei einem Tiefgang von  $21\frac{1}{2}$ ". Es wird mit einer Triple-Maschine von 1800 ind. Pf.-St. ausgerüstet, welche das Schiff beladen  $11\frac{1}{2}$  Knoten treibt. Der Dampfer ist für die Fahrt zwischen Odessa und St. Petersburg bestimmt.

**Stapellauf.** Am 20. September fand in Saint Nazaire der Stapellauf des neuen Ozeandampfers der Linie Havre-Newyork »Lorraine« statt. Das Schiff hat eine Länge von 177 m, eine Breite von 18,20 m und 10 500 Tonnen Gehalt.

**Probefahrt.** Die am Sonnabend, den 23. d. M. erfolgte Probefahrt mit dem für die Deutsch-Australische Dampfschiff-Gesellschaft in Hamburg von der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft erbauten Dampfer »Itzehoe« erlitt durch aussergewöhnlich niedrigen Wasserstand im Hafen einen kleinen

Aufschub, verlief aber im Uebrigen zu allseitig vollster Zufriedenheit; da Schiff und Maschine sich ausgezeichnet bewährten. Die Dimensionen des Dampfers sind:  $403\frac{1}{2} \times 47\frac{1}{2} \times 32$ . Die Führung des Schiffes ist Herrn M. Hahn übertragen.

**Stapellauf.** Auf der Werft von Farnham & Co. in Shanghai lief am 22. September der erste Dampfer für die Rickmers-Jangtselinie vom Stapel. Derselbe erhielt den Namen »Sui-tai« und wird schon in der allernächsten Zeit seine Fahrten auf dem Jangtsiangfluss zwischen Shanghai und Hankow aufnehmen. Das Schwesterschiff, der »Sui-an«, wird in den nächsten Wochen ebenfalls vom Stapel gelassen werden.

## Vermischtes.

**Neuer Verein.** Unter dem Namen »Verein deutscher Fischdampfer-Capitäne« haben die Capitäne und Steuerleute Geestemünder und auswärtiger Fischdampfer einen Verein gegründet, der es sich zur Aufgabe macht, die Interessen der Hochseefischerei zu wahren und zu fördern. Die rege Betheiligung und das dem jungen Verein von allen Seiten entgegengebrachte Interesse lassen auf ein gutes Gedeihen und Bestehen desselben schliessen. Der Verein gewährt den Mitgliedern in Krankheitsfällen eine entsprechende Unterstützung. Die Versammlungen finden jeden Montag, Abends 8 Uhr, im Vereinslocale in Geestemünde statt.

**Practische Antwerpener Hafenverbesserungen.** Die Antwerpener Hafenfrage hat einen wesentlichen Schritt nach vorwärts gethan, indem es zwischen der Regierung und der Scheldecommission zu einer Einigung über den Plan des »Grossen Durchstichs« gekommen sein soll. Als Kernpunkt des Compromisses wäre hiernach die Einbeziehung des ganzen Geländes zwischen dem Flussbette der Zukunft und dem jetzigen linksseitigen Ufer der Schelde in der Provinz Ostflandern zu orachen. Das in ein ungeheures Hafenbecken umgewandelte alte Flussbett und die zwischen diesem und dem neuen Scheldelauf entstehende Insel würde dergestalt endgültig von der Provinz Antwerpen abgesondert. Weitere Punkte wären die Erbauung eines auch für die tiefstgehenden Seedampfer benutzbaren Canals von Kruisschans nach Burght und die Ausfüllung des linksufrigen Polders mit dem aus dem »Grossen Durchstich« gewonnenen Erdmassen. Diese Operation wäre auf Staatskosten zu bewerkstelligen. Auf dem linken Scheldelufer ist die Anlage einer grossen Fabrik- und Industriestadt geplant und sind für diesen Zweck bereits umfassende Grundstückserwerbungen vorgenommen. Eine weitere Förderung der maritimen Interessen Antwerpens bedeutet die Eröffnung eines Elementarcursus in der Navigationslehre, welcher in dem hiesigen Athenäum abgehalten werden soll.

**Japanisch-chinesische Dampfschiffahrt.** Wie ernst es Japan mit seinen Bestrebungen ist, dauernden festen Fuss in China zu fassen, das zeigt die bevorstehende Gründung einer neuen japanisch-chinesischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Japanische Kaufleute in Kobe wollen nicht weniger als fünf neue Linien einrichten, auf denen regelmässig Fracht- und Passagierdampfer laufen sollen. Drei werden ihren Ausgangspunkt in Kobe, zwei in Chefoo haben. Die einzelnen Linien sind: 1) Kobe-Shanghai-Chefoo-Niutschuang. 2) Kobe-Chefoo-Tientsin-Niutschuang. 3) Kobe-Moji-Shanghai-Foochow-Amoy. 4) Chefoo-Port Arthur-Talienwan-Wladiwostok. 5) Chefoo-Niutschuang-Tientsin-Chefoo. Wie es heisst, dürfte sich an diesem Unternehmen auch chinesisches Capital betheiligen.

Dass Tsintau bei der Einrichtung dieser neuen Linie vollständig ignoriert ist, dagegen dem concurrirenden Chefoo eine so ungemein hervorragende Stelle angewiesen ist, müssen wir, so schreibt der »Ostasiat. Lloyd«, dem wir diese Mittheilung entnehmen, vom deutschen Standpunkt lebhaft bedauern.

**Der Hafen von Aden.** Der Hafenplatz Aden hat mit erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen, wozu noch als weiterer Umstand die Tendenz der indischen Regierung tritt, den Hafenvorkehr Adens durch zollstatistische und sonstige Scheerereien zu belästigen. Diese Politik der indischen Regierung erscheint um so weniger am Platze, als sie verkennt, dass Aden wesentlich ein Anlegehafen ist, da von den etwa 2400 Schiffen, welche im verflossenen Jahre dort anliefen, kaum der dritte Theil Waaren auslud oder einnahm. Die übrigen verliessen den Hafen unverzüglich wieder, nachdem sie ihren Wasser- und Kohlenvorrath ergänzt hatten. Der Hafen leidet an dem Uebelstande, dass er der Versandung ausgesetzt ist. Vor längerer Zeit wurden die Klagen darüber so vernehmlich, dass beschlossen wurde, behufs gründlicher Abhülfe den Hafen ausbaggern zu lassen. Es wurde eine Baggermaschine angeschafft und ans Werk gegangen. Aber die Baggerung war nach sieben Jahren nur auf 1½ (engl.) Meilen des inneren Hafencanals durchgeführt, und selbst diese Strecke bietet den grossen Seedampfern bei Tiefebbe nicht genügend Wasser unter dem Kiel. Die Folge davon ist, dass zahlreiche der grossen Dampfer Zeit- und Geldverlust erleiden, indem sie auf der Aussenrheide, ein paar Meilen vom Strande entfernt, vor Anker gehen müssen. Natürlich machen die grossen Dampfer, wo es geht, einen Umweg, um Aden herum, namentlich zur Zeit des Monsuns, wo das Ankern auf der Aussenrheide mit Unbequemlichkeiten oder Gefahren verfahren verknüpft ist.

**Preis Ausschreiben für Rettungsapparate auf See.** Die Erben des bei dem Untergange des französischen Dampfers »Bourgogne« verunglückten Herrn Anthony Pollok aus Washington haben einen Preis von 100 000 Franken für die beste Vorrichtung zur Rettung von Menschenleben bei Seeunfällen ausgesetzt. Hierüber hat die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika den Regierungen derjenigen Staaten, mit denen sie in diplomatischen Beziehungen steht, eine Mittheilung zugehen lassen, deren wesentlicher Inhalt im Reichsanzeiger in Uebersetzung abgedruckt wird.

**Anthony Pollok-Gedächtniss-Preis**  
für die beste Vorrichtung zur Rettung von  
Menschenleben bei Seeunfällen.

Die Erben des bei dem Untergange des Dampfers »Bourgogne« am 4. Juni 1898 verunglückten Herrn Anthony Pollok aus Washington, D. C., haben beschlossen, zu seinem Gedächtniss einen Preis zu stiften, der die Bezeichnung »Anthony Pollok-Gedächtniss-Preis« führen soll.

Der Preis besteht in einer Schenkung von 100 000 Fr., die dem Erfinder der besten Vorrichtung zur Rettung von Menschenleben bei Seeunfällen zugesprochen werden soll. Zur Bewerbung um den Preis ist jedermann zugelassen. Die gedachte Summe ist gegenwärtig bei der American Security and Trust Company zu Washington, D. C., hinterlegt, deren Zuverlässigkeit ausser Frage steht, und wird an den erfolgreichen Bewerber ausgezahlt werden, nachdem die Entscheidung von einer zu dem Zwecke ernannten Jury gefällt und dem Staatssecretär der Vereinigten Staaten durch den General-Commissar der Vereinigten Staaten für die Weltausstellung von 1900 förmlich mitgetheilt sein wird.

Der seitens der Regierung der Vereinigten Staaten erwählte Preisrichter ist Leutnant William S. Sims von der Flotte der Vereinigten Staaten, Marine-Attaché bei der amerikanischen Botschaft zu Paris.

Bei der Fällung der Entscheidung wird sich die Jury von folgenden Gesichtspunkten leiten lassen:

1) Es kann der ganze Betrag des Preises einer einzelnen Person zuerkannt werden, wenn deren Erfindung hinreichenden praktischen Werth und genügende Bedeutung hat, um die ausgesetzte Belohnung zu rechtfertigen.

2) Sollten mehrere Personen Erfindungen von gleichem Werthe vorgelegt haben, so kann die Jury, falls sie es für recht und billig erachtet, jeder dieser Personen einen Theil des Preises zuerkennen.

3) Sollte keine der vorgelegten Erfindungen derartigen Werth besitzen, dass sie des Preises würdig ist, so kann die Jury jede und alle verwerfen; aber gleichzeitig soll sie ermächtigt sein, die concurrirenden Erfinder durch solche Beträge zu entschädigen, wie dies für rathsam erachtet wird.

Die wesentlichen Einzelheiten bezüglich dieser Preisbewerbung sind zwischen dem Generalcommissar der Vereinigten Staaten für die Weltausstellung zu Paris 1900, Herrn Ferdinand W. Peck und dem französischen Generalcommissar der Weltausstellung von 1900, Herrn Alfred Picard, vereinbart worden.

Die Instructionen für die Preisbewerber werden von der Jury mit der Sanction und Genehmigung der Behörden der französischen Ausstellung rechtzeitig ausgegeben und auf Ansuchen mitgetheilt werden. Zuschriften sind an die Mitglieder der Jury zu Paris oder an Mr. Charles J. Bell, President of the American Security and Trust Company, No. 1405 G. Street, Washington, District of Columbia, Ver. St. v. A., zu richten.

## Kleine Mittheilungen.

Die neue Signalstation bei Cap Mayor und die damit verbundene Telegraphenlinie ist seit dem 1. August dem Publikum zur Verfügung gestellt. Das neue Gebäude der Station liegt S. 85° W. ca. 950 m vom Leuchthurm auf Cap Mayor entfernt und ist nach See mit schwarzen und weissen einen Meter breiten Strichen gemalt.

In der französischen Zeitung »La Politique Coloniale« wird mitgetheilt, dass der Regierung von der »Union«-Dampf-Ges. Neu-Seeland der Vorschlag gemacht sei, gegen eine jährliche Subvention von 300 000 Franks eine regelmässige Dampferverbindung zwischen Noumea und Tonkin zu errichten. Der Vorschlag ist insofern nicht nur verständlich, sondern auch annehmbar, als die französische Regierung auf Neu-Caledonien ein Sanatorium für die französischen in Indochina verwundeten Truppen zu errichten beabsichtigt.

Die im »Glasgow Herald« Anfangs d. M. mitgetheilte Nachricht über den Bau eines grossen Schnelldampfers, eines Recordbrechers, seitens der »American Linie«, eine Bekanntmachung, die damals in der Tagespresse gläubige und weitverbreitete Aufnahme fand, wird jetzt von der amerikanischen Rhederei entschieden dementirt.

Wie der britische Generalconsul, Mr. Pickersgill, in San Francisco an das Handelsamt berichtet, hat der Norddeutsche Lloyd, nach vorausgegangener Vereinbarung mit der Atchison-, Topeka- und Santa Fé-Eisenbahngesellschaft beschlossen, nach San Francisco einen regelmässigen Vorkahr zu unterhalten, sobald die Bahnstrecke zwischen St. Francisco und Santa Fé fertiggestellt ist.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 21. September abgehaltenen gut besuchten Versammlung die unter Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurden zunächst 5 Herren, unter ihnen ein activer Capitän, in den Verein aufgenommen. Hingewiesen wurde zunächst auf das 150jährige Jubiläum der hiesigen Navigationsschule und zu recht zahlreichem Erscheinen zu der Feier desselben aufgefordert. An Eingängen lagen vor: Schreiben von Mitgliedern aus Majunga, St. Marc, Baltimore, Antwerpen, Bremen und hier. Zur Besprechung lag der Versammlung ein abseits des Präsidiums des Deutschen Flotten-Vereins an eine hiesige Rhederei gerichtetes Schreiben vor, in welchem der Vorschlag gemacht wird, dass durch den Flotten-Verein Schiffsjungen-Schulschiffe eingerichtet werden sollten, auf denen Seeleute ausgebildet würden, welche den betr. Rhedereien je nach der Höhe des von diesen geleisteten Beitrages zur Verfügung stehen sollten. Die Anwesenden nahmen mit einigem Befremden von diesem Schriftstücke Kenntniss, da einerseits im Vereine der Seesteuerleute die Ansicht herrscht, dass der Flotten-Verein sich namentlich mit der Hebung und Vermehrung der Kriegsflotte zu beschäftigen gedenke, andererseits es jedem mit den Verhältnissen Vertrauten sofort klar wäre, dass der vom Flotten-Verein vorgeschlagenen Weg der Ausbildung von Seelenten nur ein völlig verfehlter genannt werden könne. Ganz abgesehen von den trostlosen Erfahrungen, die man in England mit der Ausbildung von Seelenten auf den sogenannten training ships gemacht hat, war man in der Versammlung allgemein der Ueberzeugung, dass eine wirklich gründliche und zweckentsprechende Ausbildung deutscher Seelente nur auf einem deutschen Segelschiffe geschehen könnte, dass alles andere hingegen nur eine halbe Maassregel bedeuten würde. Sehr zu bedauern sei, dass abseits der Rhederei nicht mehr junge Seelente auf den Segelschiffen beschäftigt wurden, um auf diese Weise einen tüchtigen Nachwuchs zu erzielen. Wenn der Vorschlag des Flotten-Vereins einerseits als ein vollkommen verfehlter bezeichnet werden müsse, so wolle die Versammlung andererseits nicht unterlassen, denselben darauf aufmerksam zu machen, dass in früherer Zeit in Hamburg eine Verordnung existirt habe, laut welcher jedes Segelschiff verpflichtet gewesen sei, nach Maassgabe seiner Grösse eine bestimmte Anzahl von Schiffsjungen und Leichtmatrosen an Bord zu haben. Im Interesse der deutschen Handels- und in der Folge auch der Kriegs-Marine sei daher nur zu wünschen, dass der Flotten-Verein seinen Einfluss dahin geltend machen möge, dass diese alte Verordnung auf die gesammte deutsche Handelsflotte erweitert, wieder zum Gesetz erhoben würde, anstatt Maassregeln zu ergreifen, die von vornherein nicht allein als nutzlos, sondern direct als schädlich bezeichnet werden müssten. Verlesen wurde des Weiteren ein Artikel der »Neuen Hamburger Zeitung« über die Forderung deutscher Schiffsofficiere, dass in Zukunft die deutsche Sprache Bedingungsaufgabe für die Erlangung des Steuermannspatentes sein solle. Namentlich wurde den Ausführungen des betr. Blattes zugestimmt, dass alle bisherigen Versuche, den Wissenskreis der Steuerleute auch ausserhalb ihrer Fachwissenschaften zu erweitern, bislang an dem einmüthigen Widerstande einer zielbewussten, gegenseitig sich verstehenden Gruppe angesehenen Personen im Schiffahrtsgetriebe an Rhedern, Schiffsinspectoren und Anderen gescheitert seien. Bei der Richtigkeit dieser Forderung müsse jedoch auch ferner alles geschehen, um dieselbe endlich durchzudrücken und sollte man hierzu auch zu den äussersten in dem betr. Artikel angeführten Mitteln greifen. Nachdem hierauf noch einige Ersatzwahlen zum Verwaltungsrathe vorgenommen waren, wurde die Versammlung geschlossen.

## Büchersaal.

### Die gegenwärtige Eismeerfischerei und der Walfang.

Im Verlag von Otto Salle in Berlin ist kürzlich unter obigem Titel der IV. Band der Abhandlungen des Deutschen Seefischerei-Vereins erschienen, der den auf seewirtschaftlichem Gebiet rühmlichst bekannten Schriftsteller Dr. phil. M. Lindemann in Dresden zum Verfasser hat. Der Band hat Grossquart-Format und auf starkem glatten, etwas gelblichem Papier einen reinen deutlichen Druck.

In einer drei Seiten langen Einleitung verweist der Verfasser zunächst auf eine eingehende Arbeit von ihm vom Jahre 1869, erschienen im Ergänzungsheft No. 26 zu »Petermann's Mittheilungen«, über die arktische Fischerei der deutschen Seestädte von 1626—1868, und auf eine zweite Arbeit im Ergänzungsheft No. 60 derselben Zeitschrift, eine ziemlich umfangreiche Darstellung der Seefischerei überhaupt, ihrer Gebiete, ihres Betriebes und ihrer Erträge in der Periode 1868—1874. Des Weiteren führt er die Gründe an für eine Betrachtung der gegenwärtigen Eismeerfischerei und des Walfanges, unter Erwähnung der wichtigsten Vorkommnisse auf diesem Gebiet.

Nach einem allgemeinen Ueberblick über den jetzigen Stand des Seehund- und Walfanges geht der Verfasser zu der sich gestellten eigentlichen Aufgabe über, indem er uns in dem nun folgenden 122 Seiten langen Text, der in 9 Abschnitte eingetheilt ist, die neuere Geschichte des Walfanges und des Fanges anderer Thranthiere, besonders in den Polargegenden, aber auch in ausserpolaren Meeren, in leicht verständlicher Weise eingehend vorführt; dabei indess nicht selten auf die ältere Geschichte zurückgreifend. Wir lernen beim Lesen derselben die jetzigen Hauptfangplätze der Wale nsw., und die verschiedenen Arten der letzteren, sowie den Umfang in dem sich die verschiedenen Völker an der Erbeutung dieser Thiere betheiligen, kennen. Ferner schildert der Verfasser uns die verschiedenen Methoden des Fangens der Thiere und die damit verbundenen Schwierigkeiten und Gefahren, selbst für das Leben der Menschen. Wir gewinnen einen klaren Einblick in den weitem Betrieb der Fischerei-Unternehmungen: wie die Ertragnisse derselben verwerthet werden, wie hoch die ungefähren Kosten der Fangschiffe nebst deren Ausrüstungen sich belaufen, wie viel der Baargewinn etwa beträgt und in welcher Höhe die Rheder und die Mannschaften an letzterem theilhaft sind.

Es würde für eine kurze Besprechung des Buches zu weit führen auf Einzelheiten einzugehen. Es möge genügen, die einzelnen Abschnitte des Buches anzugeben:

- Abschnitt 1) Wal- und Seehundfang im europäischen Eismeer,
- 2) Wal- und Seehundfang unter der Küste von Danisch Westgrönland und Labrador,
- 3) der Seehundfang auf dem polaren Treibeise im Norden von Neufundland und im St. Lorenz Golf,
- 4) Der Walfang im Atlantischen und Grossen Ocean, in den nordasiatischen Gewässern und im Eismeer nördlich der Beringstrasse,
- 5) Russischer Walfang im nördlichen pacifischen Ocean,
- 6) Der Potwalfang an den Azoren,
- 7) Walfang an den Küsten von Japan,
- 8) Walfang an der Westküste von Südamerika und den britischen Colonien,
- 9) Die Fischerei im Südlichen Eismeer.



In einem Schlusswort zu den vorstehend angedeuteten Ausführungen spricht Herr Dr. Lindemann den Wunsch aus, dass die zum Theil schon in der Ausführung, zum Theil noch in der Vorbereitung begriffenen Entdeckungs-Expeditionen, namentlich die von Deutschland aus geplante Südpolar-Expedition für unsere aufblühende Seefischerei ein neues Feld der Thätigkeit erschliessen möge.

Das Buch endigt mit den folgenden 4 Anlagen:

- Anlage 1) Die industrielle Bearbeitung und Verwerthung der Erzeugnisse der Eismeerfischerei und besonders des Walfanges.
- 2) Deutsches Reich: Ein- und Ausfuhr von Walfischbarten nach Menge und geschätztem Werth in den Jahren 1893—1897 einschliesslich aus und nach verschiedenen Ländern.
  - 2) Vereinigte Staaten von Amerika:
    - a. Uebersicht der Ergebnisse des amerikanischen Walfanges in den Jahren 1888—1898 nach Gewicht und Werth.
    - b. Ausfuhr von Walfischbarten (heimische Waare) nach Gewicht, Werth und Bestimmungsländern in den Jahren 1893—1897.
  - 4) Frankreich: Ein- und Ausfuhr von unbearbeiteten Walfischbarten nach Gewicht und Werth, von und nach verschiedenen Ländern.
  - 5) Vereinigtes Königreich (Grosbritannien und Irland): Ein- und Ausfuhr von Walfischbarten nach Gewicht und Werth von und nach verschiedenen Ländern.

Das vorliegende Werk bietet eine Fülle des Lehrreichen und Interessanten. Einige kleine Unklarheiten und Fehler beeinträchtigen dessen Werth nur ganz wenig — und kann allen denen, die sich für den Walfang usw. interessieren, aufs wärmste empfohlen werden.

Fr. Hegemann, Capt. a. D. Assistent der Seewarte.

**Köpcke's Tauwerk-Fabrik, Ges. m. b. H. in Hamburg.** Die bisher unter der Firma E. F. W. Köpcke in Neu-Loxstedt betriebene Dampfseilerei, welche sich vornehmlich mit Anfertigung von Treibriemen und Trossen aus Manila-Hanf mit Drahteinlage (Köpcke's Patent) befasste, ist durch die Hausmakler Wilckens & Schmidt in Hamburg in eine Gesellschaft unter obiger Firma mit einem Stammcapital von M 200 000 umgewandelt worden.

Laut Beschluss der General-Versammlung vom 20. Sept. a. c. wird die Emden Genossenschaftsbank in Emden auf Grund ihrer neuen Statuten vom 31. December a. c. an die Firma: **„Emden Bank Act.-Ges.“** führen.

Wir machen darauf aufmerksam, dass sowohl im „Nautischen Verein“ wie im „Verein Deutscher Seeschiffer“ mit Beginn der nächsten Woche die regelmässigen Versammlungen ihren Anfang nehmen, ebenso wie wir darauf hinweisen, dass höchst wichtige Sachen zur Berathung vorliegen, ein zahlreicher Besuch also sehr wünschenswerth ist. Beide Vereine tagen wie bisher in Sierhagen's Schiffer-Gesellschaftshaus, St. Pauli, (s. Inserate).

(Eingesandt.)

## Die Gefahren des Gebrauchs von metallischem Kupfer in „Antifouling Composition.“

(Schutzfarbe gegen Bodenanwuchs in tropischen  
Gewässern.)

Als eiserne Schiffe zuerst gebaut wurden und ehe „Antifouling Composition“ eingeführt war, machte man den Versuch, Kupferplatten auf dem Schiffsrumpf zu befestigen; natürlich in primitiverer Weise als es heute geschieht. Das Resultat dieser Massregel infolge der unzulänglichen Befestigung war, dass zwischen dem Schiffsrumpf und den Platten ein galvanischer Strom entstand, der bald die eisernen Schiffsplatten zerstörte. Man nahm darauf anstatt der Kupferplatten zur Farbe seine Zuflucht und kam auf diese Weise allmählig zu der unter dem Namen „Antifouling Composition“ bekannten Farbengattung. Gewisse Kriegsschiffe mit stählernem Rumpf, die an Küsten ohne Trockendocksbequemlichkeiten stationirt sind, bedienen sich noch heute der Kupfer- oder Metallplatten; sie bringen jedoch eine Methode ausgezeichnete Befestigung zur Anwendung.

Zur Zeit früherer Entwicklungsstufen der „Antifouling Composition“, als man schon Erfahrungen über die Zerstörungsfähigkeit kupferner Platten gemacht hatte, wussten Rheder und Compositions-Farbefabrikanten wohl die Gefahr zu schätzen, wenn sich metallisches Kupfer in Antifouling-Farbe befand. Deshalb geschah es, dass viele Rheder sich solange sträubten Compositionsfarben einzuführen, bis ihnen von den Fabrikanten die Garantie gegeben wurde, die Farbe enthalte kein Kupfer. Wenn hier von dem schädlichen Einfluss des Kupfers die Rede ist, muss zwischen metallischem Kupfer und anderen Kupfer-Präparaten unterschieden werden. Metallisches Kupfer in Berührung mit Eisen oder Stahl und dabei salzigem Wasser ausgesetzt, erzeugt einen galvanischen Strom; chemicalische Kupfer-Präparate nicht, sondern nur wenn sie während ihrer Zersetzung und bei der Berührung mit Eisen wieder electrisch geladen werden.

Nicht metallische Kupfer-Präparate sind in grossem Maassstabe zu „Antifouling Compositionen“ verwandt; besonders in Frankreich, wo Kupferpräparate die Basis aller Antifouling Compositionsfarben sind. Während sie vielleicht in mancher Beziehung nicht den mercurialischen Präparaten, die in Deutschland Verwendung finden, an Qualität ebenbürtig sind, haben sie doch im Ganzen gute Resultate erzielt und der französischen Schifffahrt keinen nennenswerthen Schaden zugefügt. Es ist etwas Anderes mit metallischem Kupfer. Dieses wird weitgehend in den sogenannten Kupfer-Compositionen, einer Farbe nur zum Anstrich hölzerner Segelschiffe verwandt. Kein vernünftiger Mensch würde bei eisernen oder stählernen Schiffen die Composition benutzen, wenn er wüsste, dass sie einen grossen Procentsatz metallischen Kupfers berge, welches das Schiff zerstört. In seiner metallischen Gestalt ist Kupfer bedeutend preiswürdiger als eine speciell präparirte chemische Zusammenstellung. Aus diesem Grunde ist es in letzter Zeit viel gebraucht, besonders in Italien und wahrscheinlich auch in anderen Ländern von unverantwortlichen Compositionsfarben-Fabrikanten, die entweder aus Unkenntniss oder aus Absicht unterliessen, ihre Kunden, die Rheder auf die verderbliche Wirkung des metallischen Kupfers aufmerksam zu machen. Eine Analyse einer in Italien viel verwandten und dort auch hergestellten Composition ergab 40 % metallischen Kupfers. Eine solche dem Salzwasser ausgesetzte Menge bringt den

Schiffsboden ungefähr in dieselbe Gefahr, als wenn das Kupfer auf der ganzen Oberfläche wieder electrisch geladen wird.

Man wird sich erinnern, dass vor drei oder vier Jahren ein in New-York domicilirtes Syndicat beabsichtigte, das Kupfer am Boden von Stahlschiffen durch Berührung mit Eisen electrisch zu laden; die Geschäftsleiter glaubten, dass auf diese Weise ein chemischer Process mit nützlichen und praktischen Folgen zu Stande käme. Da es aber praktisch nicht möglich war, ein ganzes Trockendock mit einer Kupferlösung auszufüllen, construirten sie für begrenzte Theile des Schiffes, Krippen, Kasten und füllten diese mit aufgelöstem Kupfer, was verursachte, dass jene mit dem Kasten bedeckte Stelle electrisch geladen wurde, bis auf diese Weise das ganze Schiff bedeckt war. Als das Syndicat keinen Rheder zu bewegen vermochte, an einem seiner Schiffe dieses System zu versuchen, kaufte es einen Schlepper, den »Assistance«, an dem nach vorhergegangener sorgfältiger Reinigung das System zur Anwendung kam.

Ein sehr bekannter Compositionsfarben-Fabrikant behauptete in einem Interview mit dem Berichtersteller einer Schiffahrtszeitung damaliger Zeit sowie auch privatim in Briefen, der Schiffskörper müsse unvermeidlich zerstört werden und das System könne unmöglich Erfolg haben. Zwölf Monate nach der ersten Kupferbedeckung wurde »Assistance« wieder in New-York gedockt, es fanden sich durch Schampfehlen der Ankerkette verursachte Beschädigungen, die wieder ausgebessert wurden. Als nach weiteren zwölf Monaten das Schiff abermals gedockt wurde, befand sich der Boden in einem so beschädigten Zustand, dass das Syndicat nolens-volens gezwungen war, die Methode als Fehlschlag zu betrachten. »Assistance« wurde darauf an die Lootsenbehörde nach New Orleans verkauft. Eine Besichtigung des Bodens im Trockendock ergab jedoch, dass das Schiff als unbrauchbar condemnirt werden musste, weil die Zerstörung der Bodenplatten schon in einer Weise vorgeschritten war, die das Schiff seeuntüchtig machte.

Die Beschädigungen traten nicht nur an der exponirten Oberfläche oder an solchen Stellen, wo durch Friction die Kupferoberfläche abgeseuert war, hervor, sondern an der ganzen eisernen Structur. Am Auffallendsten an den Theilen, die am meisten der Nässe und Feuchtigkeit ausgesetzt und am wenigsten durch Farbe geschützt waren, wie beispielsweise die Bilgen, die Flurplatten, die Bunker etc. Der galvanische Strom hatte die ganze Eisen-Structur durchdrungen und sich an solchen Theilen selbst erschöpft, die der Rostzersetzung den geringsten Widerstand leisten, d. h. an allen weniger mit Farbe bedeckten und dem Salzwasser wie der Atmosphäre ausgesetzten Theilen. Diese Stellen sind meistens der Doppelboden, der in Folge seiner unzulänglichen Lage nicht gemalt werden kann, ferner die Bunker, auf welchen fortgesetzt durch Kohlen trimmen und Kohlentransport hin- und hergeseuert werden, die Oberkante der Tanks, die Bilgen und die beiden Piecken, überhaupt solche Theile unter der Wasserlinie, wo Feuchtigkeit ständig gelagert ist. Vorausgesetzt, eine einen grossen Procentsatz metallischen Kupfers enthaltende Composition ist über den ganzen Schiffsboden ausgebreitet, dann muss durch Berührung mit Salzwasser ein starker galvanischer Strom entstehen, der die ganze Structur des Schiffes durchdringt und hauptsächlich die Flurplatten, die Winkeleisen und die Tankoberkanten im Doppelboden, sowie die Bunker und solche Theile zerstört, die der Rostzersetzung den geringsten Widerstand bieten.

Während der letzten zehn Jahre ist über Compositionsfarben, die Kupfer enthalten, sehr wenig gesagt und geschrieben. Die Rheder verlassen sich auf die Fabrikanten, von denen sie ihre Compositionsfarben kaufen. Das Wort »Composition« kann sehr viel oder auch nur wenig bedeuten. Das Geschäft erfordert ein wesentliches Vertrauen in die Firma, von der der Rheder den Artikel bezieht.

Wie bereits oben erwähnt wurde, werden die Farben, die metallisches Kupfer enthalten, mit grossem Erfolg an hölzernen Segelschiffen, besonders Fischerfahrzeugen verwandt, jedoch die meisten Compositionsfarben-Fabrikanten wissen auch, dass solche Farben niemals zum Malen von Eisen- oder Stahlschiffen gebraucht werden dürfen. Trotz alledem waren und sind sie oft mit Wirkungen verbunden, welche erst erkannt werden, wenn die in Frage kommenden Schiffe sich ihrer periodischen Classificirung unterziehen. Ein Compositionsfarben-Fabrikant, wenn er solches Material bei eisernen oder stählernen Schiffen zur Verwendung bringt, handelt entweder unbekümmert um seine Reputation und das werthvolle Eigenthum seines Kunden oder die elementarsten Gesetze der Chemie sind ihm unbekannt. Das es aber geschieht, ist zweifellos. Die meisten Leute, wenn sie eine Compositionsfarbe auf die auf das ganze Schiff ausgeübte Wirkung beurtheilen, achten nur auf die mit der Compositionsfarbe verdeckte Oberfläche. Da aber die Compositionsfarben an und für sich gegen Salzwasser undurchdringlich sind, schützen sie zweifellos die bedeckte Fläche gegen Rost, während der durch sie erzeugte galvanische Strom in die ganze innere Structur des Schiffes dringt. Stellt sich nachträglich heraus, dass die innere Structur erheblich beschädigt ist, so schreibt man dieses dem schlechten Stahl, unzulänglicher Ventilation oder anderen Ursachen zu und das Schiff wird fremden Rhedern für ein Butterbrod verkauft. Ein neues Schiff wird gebaut und denselben Compositionsfarben-Fabrikanten Gelegenheit geboten, das werthvolle Eigenthum ebenso schnell wie früher zu zerstören.

Welcher Grund liegt nun vor, dass diese metallischen Kupfer-Präparate gebraucht werden? Erstens hauptsächlich, weil sie billig sind. Sie werden von Kupferabfällen und -Spähnen verfertigt, die durch einen Disintegrator, einen Zerkleinerer, gehen und deshalb wenig oder nichts mehr kosten als un bearbeitetes Kupfer und weil chemisch zubereitete Kupferpräparate, wie sie, um sicher zu sein, gebraucht werden müssen, beträchtlich, mindestens zwei bis dreimal theurer sind. Zweitens, fein gepulvertes metallisches Kupfer zur Farbe verwandt übt eine sehr mächtige »Antifouling«-Wirkung aus und liefert als Vernichtungsmittel gegen Gras und Langhalsen gute Resultate, vorausgesetzt, dass es in hinlänglicher Quantität zur Verwendung kommt. In Folge dessen sind Compositionen die metallisches Kupfer enthalten, wirksam und im Preise bedeutend niedriger als solche, die aus unversehrtem Kupfer oder mercurialischen Präparaten hergestellt werden. Ungefährliche Compositionen können im Preise gegen diese billige Sorten nicht concurren.

Angesichts der geschilderten Thatsachen scheint es wünschenswerth, wenn Rheder oder Rhederei-Actien-Gesellschaften und im speciellen Schiffsinspectoren von ihren Compositionsfarben-Fabrikanten die Garantie verlangen, dass ihre Waare frei von metallischem Kupfer ist. Es liegt Grund vor anzunehmen, dass metallisches Kupfer in Compositionsfarben sowohl von deutschen als anderen Fabrikanten verwandt wird. Die Ersteren mögen wahrscheinlich nur über Kleinbetriebe verfügen und durchschnittlich nicht wissen, welche zerstörende Wirkung ihre Farben auf stählerne und eiserne Schiffe ausübt. Wie dem auch sein mag, die Thatsache, dass Fabrikanten sich dieses metallischen Kupfers in den Compositionsfarben straflos bedienen dürfen, mag aus ökonomischen Gründen über kurz oder lang Andere verleiten ein Gleiches zu thun. Damit das verhütet werde, ist es für alle Rheder ein nothwendiges Bedürfniss, sich von ihren Compositionsfarben-Fabrikanten schriftlich bescheinigen lassen, dass ihre Waare frei von metallischem Kupfer ist.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 40.

Hamburg, den 7. October.

XXXVI. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Gesetzgebung und Rechtsprechung in England. (Fortsetzung.) — Das britische Trinity-House. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Der seit einigen Wochen aus Anlass des 150jährigen Jubiläums der Hamburger Navigationschule in Aussicht genommene Festcommers ist am 30. September abgehalten worden. Die auf zahlreiche Betheiligung gestützten Erwartungen erfuhren keine Täuschung. Alle, ältere und jugendliche Jünger Neptuns waren zugegen: Keiner wollte das seltene Fest versäumen. Auch von Hamburgischen Behörden waren Vertreter erschienen. Neben zahlreichen anderen, Herr Senator O'Swald, der Präses der Deputation für Handel und Schiffahrt. Von hanseatischen Navigationsschulen nahmen Delegirte activen Theil an der Festlichkeit. Glückwunschdepeschen von anderen deutschen Navigationschulen, von Behörden und Privaten bewiesen den Versammelten, das allerseits für die seltene Feier wachgerufene Interesse. Umso befremdender wirkte das Fehlen jeglicher Sympathiekundgebung seitens der Altonaer Schule. Das nachbarliche Institut muss entweder in Unkenntniss über das Jubiläum gelebt oder was wahrscheinlicher klingt, die Feier nicht für wichtig genug zur Theilnahme gehalten haben. Den Arrangeuren des Commerses, den Zöglingen der Hamburger Schule gebührt für die gemachten Vorbereitungen und für die geschickte Leitung der

officiellen Feier Dank und Anerkennung. Herr Senator O'Swald wies, nach einem vom Vorsitzenden des Festcomités ausgebrachten Hoch auf den Kaiser, auf die Wichtigkeit der Hamburger Schule für die Schifffahrt hin und drückte den Wunsch aus, die Anstalt möge sich wie bisher weiter entfalten und entwickeln. An anerkennenden Worten für die Thätigkeit des Herrn Directors Niebour fehlte es nicht. Ferner sprachen noch: die Herren Dr. Schulze, Director der Lübecker Schule, über die wechselseitigen Beziehungen der beiden hanseatischen Schulen; Dir. Matthiessen über Handel und Schifffahrt; Capt. Woitschewsky über Seeschifferleistungen früherer Zeit und Capt. Schütze in launigen Worten auf die Damen. Vor der erwähnten Einleitungsrede des Herrn Senator O'Swald wurden von Navigationsschülern lebende Bilder vorgeführt. Sie fanden sehr beifällige Aufnahme, ganz besonders dann, als der Einfluss, den das ewig Weibliche auf den Seemann, besonders im Auslande ausübt, in bildlicher Darstellung unzweideutig zum Ausdruck kam. Stürmische Heiterkeit erregte das letzte Bild. Es stellte Herrn Director Niebour dar, wie er docirend vor seinen Schülern steht und die ihm angeblich sehr geläufige Redensart »Kerls, was seid Ihr dumme« zur Anwendung bringt. Arm an heiteren Episoden war der Abend auch sonst nicht. Die mit zunehmender Zeit wachsende Fröhlichkeit



verpflanzte sich auf Alt und Jung. Das Fest verlief in harmonischer Weise und wird, wie wir s. Z. wünschten, gewiss in jedem Theilnehmer bleibende und angenehme Erinnerungen wachhalten.

Am 27. September ist in Hamburg eine zahlreich besuchte Seemannsversammlung abgehalten worden. Zur Besprechung auf der Tagesordnung stand, neben Anderem, „**die Arbeiterschutzgesetzgebung im Schiffahrtsbetriebe**“. Der Referent für dieses ebenso stoffreiche wie schon häufig erörterte Thema bemerkte, dass die Seeleute hinsichtlich der Arbeiterschutzgesetzgebung gegenüber gewerblichen Arbeitern am Lande sehr benachtheiligt seien. Im Verlauf des weiteren Vortrages ist anscheinend bezweckt worden, für die erwähnten einleitenden Worte Beweise beizubringen und den gegenwärtigen Stand der Gesetzgebung, die in Kraft befindliche Seemannsordnung, zu geisseln, nicht aber hat sich der Referent der allerdings viel schwierigeren Aufgabe unterzogen, mit annehmbaren Vorschlägen hervorzutreten, an der Hand deren der angeblich unhaltbare Zustand gebessert werde. Die Dauer der täglichen Arbeitszeit im Hafen und auf See — deren Verkürzung oder mindestens genaue Festlegung der Redner anstrebte — ist in den §§ 30 und 31 der Seemannsordnung bestimmt und in den Abänderungsvorschlägen der »Technischen Commission für Seeschifffahrt« eingehender, den Verhältnissen anpassender behandelt. Wenngleich schon in No. 11, Jahrgang 1897 der »Hansa« der Abdruck des Wortlauts der Abänderungsvorschläge erfolgt ist, mag er hier noch einmal veröffentlicht werden, weil wir im Nachstehenden darauf zurückgreifen wollen. Nicht unerwähnt darf bleiben, dass sich so ziemlich alle in Deutschland domicilirten Schiffahrtsvereinigungen mit dem Thema beschäftigt haben und an der Hand jener Vorschläge mit neuen hervorgetreten sind.

Abänderungsvorschläge der »Technischen Commission für Seeschifffahrt« zu den Paragraphen 30 und 31 der Seemannsordnung.

§ 30. Der Schiffsmann ist verpflichtet, in Ansehung des Schiffsdienstes den Anordnungen des Schiffers oder seiner sonstigen Vorgesetzten unverweigerlich Gehorsam zu leisten und zu jeder Zeit alle für Schiff und Ladung ihm übertragene Arbeiten zu verrichten.

Absatz 2 und 3 unverändert nach der heutigen Seemannsordnung.

§ 31. Wenn das Schiff in einem Hafen liegt, so ist, wenn Nichts anderes vereinbart ist, der Schiffsmann nur in dringenden Fällen schuldig, länger als zehn Stunden täglich zu arbeiten. Sonntagsarbeit und Arbeit über zehn Stunden hinaus, mit Ausnahme des Wachdienstes ist als Ueberzeitarbeit zu vergüten.

Auf See löst eine Wache die andere ab. Die abgelöste Wache darf ausser in dringenden Fällen zu Schiffsdiensten nicht verwendet werden.

Jeder mit dem Schiffsdienst einigermaassen Vertraute, selbst wenn er unbedingter Befürworter aller aus der modernen Arbeiterbewegung resultirenden Vorschläge ist, wird und muss zugeben, dass an Bord eines auf See oder im Auslande befindlichen Schiffes im Interesse eines einheitlichen Betriebes Vorschriften bestimmend sein müssen, wie sie an Land, wo ein Dienstverhältniss jeder Zeit gelöst werden kann, nicht nothwendig sind. Also den an Bord als »Vorgesetzte« geltenden Personen muss, wollen sie ihren Willen bei den Untergebenen durchsetzen, in Gesetzesbestimmungen eine Macht zur Seite stehen, wie sie den Unternehmern an Land ohne Gefahr fehlen darf. Mit anderen Worten, es muss an Bord Disciplin, dieser manchen Personen verhasste Begriff herrschen.

Die im § 30 Abs. 1 gebrauchten Wendungen hinsichtlich des Zwanges, dem der Schiffsmann gegenüber seinen Vorgesetzten untersteht, werden ganz bedeutend durch den Wortlaut der beiden Absätze im § 31 abgeschwächt. Etwaige Einwendungen in der Richtung, »es seien nicht die Abänderungsvorschläge der »Technischen Commission« sondern die in Kraft befindliche Seemannsordnung als maassgebend zu erachten«, verlieren an Wirkung, da in Seemannskreisen allgemein bekannt ist, dass der Reichstag sich in kommender Session mit der Seemannsordnung beschäftigen wird. Ebenso weiss man, dass die gesetzgebende Körperschaft bezw. die einzelnen Abgeordneten an der Hand der wiederholt erwähnten Abänderungsvorschläge und gestützt auf das von Schiffahrtsvereinen ihnen übermittelte Material das Zustandekommen einer neuen Seemannsordnung herbeiführen werden. Welchen Zweck hat es demnach, über die alten Bestimmungen herzuziehen?! Die organisirten deutschen Seeleute, die seemännischen Arbeiter, wie sie sich gerne nennen hören, würden dem ganzen deutschen Seemannsstand einen weitaus grösseren Dienst erweisen, wenn sie anstatt die veraltete, bald ungiltige Seemannsordnung zu tadeln, neue und vor allen Dingen **annehmbare** Vorschläge für die neue Seemannsordnung machten. Es ist leichter Bestehendes zu kritisiren, als Neues, Bleibendes und Besseres in Vorschlag zu bringen.

Wenn in letzter Nummer unterlassen ist, vom **englischen Seemanns-Strike** zu sprechen, so geschah es, weil wirklich Nichts der Erwähnung werthes passirt war. Die Regisseure des Ausstandes halten nach wie vor hochtrabende Reden, die Seeleute mustern, sobald sie ausser Sichtweite ihrer »Berather« sind, zu den alten Heuern und die Rhedor haben neue Kräfte herangezogen, was ihnen nach Mit-

theilungen von Mr. Laws, dem Vorsitzenden der Shipping Federation, nicht schwer werden soll. In dieser Weise wird wahrscheinlich noch eine Zeit lang fortgewurstelt, bis eines Tages der Vorhang fällt und von einem »labour quarrel« nicht mehr die Rede ist. Da man verschiedentlich, in Schrift und Wort, Gelogenheit genommen hat, die Art und Weise zu kritisiren, wie wir den ganzen Strike besprechen und behandeln, mag ein Brief nachstehend Aufnahme finden, den Liverpooler Rheder an die dort domicilirte »seamens and firemens Union« auf vorausgegangene Beschwerde geschrieben haben. Der Inhalt wird bestätigen, dass wir mit der Behauptung, der Strike werde und müsse bald mit einer Niederlage der Ausständigen enden, Recht hatten. Es heisst da:

»Sie beschwerten sich, dass wir unfähiges Personal beschäftigen und Kräfte von anderen Städten heranziehen. Ist der Vorwurf nicht unvernünftig (unreasonable)? Wir haben keinen Streit gemacht. Wenngleich Sie das Gegentheil behaupten, müssen wir feststellen, dass Ihre Arbeit nach dem von uns geschätztem Werth stets bezahlt worden ist. Wir konnten ihnen nicht mehr geben; lieber als Andere würden wir Sie beschäftigen, weil wir Sie kennen. Aber da Sie den Strike wollten, was blieb uns übrig? Da unsere Schiffe nicht aufgelegt werden können und Sie vorziehen, anstatt für uns zu arbeiten Ihre müssigen Hände in leere Taschen zu stecken, mussten wir Ihre Kräfte durch andere ersetzen. Wir haben nicht nur keinen Groll gegen Sie, sondern wir sind betrübt, dass Sie so irreführt werden und dass Ihre Frauen und Kinder darunter leiden müssen. Wir wissen und Sie wissen, — wenigstens der grösste Theil von Ihnen — dass Ihre Herzen nicht für den Strike sind. Sie lassen sich übertölpeln, nicht zufrieden damit, dass Sie selbst leiden, suchen Sie mit allen Ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln Andere in Mitleidenschaft zu ziehen. Sie müssen nun doch wohl eingesehen haben, dass es uns an Leuten nicht fehlt und Andere bereit sind, Ihre frühere Stellung einzunehmen. Die zur Ausübung Ihres Berufs erforderlichen Fähigkeiten sind nicht allzuschwer zu erlernen. Viele der Neuhinzugekommenen werden sich nicht wieder aus ihrer lohnenden Beschäftigung durch Sie herausdrängen lassen. Indem wir Ihnen zurathen, dem Streit ein Ende zu machen, bleiben wir, auch wenn Sie abermals das Gegentheil behaupten, Ihre aufrichtigen Freunde.«

Dieser versöhnliche Brief war geschrieben, ehe Horr Wilson seinen Aufenthalt in Liverpool für nöthig hielt. Dass die Rheder heute noch, trotzdem Wilson und Genossen Streit und Erbitterung in der Merseystadt gesät haben, diesen freundschaftlich aufrichtigen Ton bei ähnlicher Veranlassung anschlagen würden, glauben wir wohl, da sie wissen, dass die ganze Erregung künstlicher Natur und nur ein Ausfluss des von London kommenden uneingeladenen Gastes ist.

Der Deutsche Nautische Verein, der Verband Deutscher Seeschiffveröre, sowie Alle, die beschwerdeführend über die **mangelhaften Eigenschaften**

**des Helgoländer Feuers** an die Oeffentlichkeit getreten sind, haben in der englischen Fachzeitschrift »Fair-play« einen streitbaren Bundesgenossen erhalten. Das englische Blatt wiederholt die hier schon mehrfach erwähnten Klagen und sagt am Schlusse des Artikels: »Es ist zweifellos zur Nothwendigkeit geworden, dass etwas geschieht, die Gefahren, welche durch das schlechte Feuer entstehen, wenn nicht aus der Welt zu schaffen, so doch wenigstens zu vermindern.« So anerkennend die Parteinahme des englischen Blattes für die nach der Elbe oder Weser fahrenden Navigateurs auch ist, muss man sich, bei voller Uebereinstimmung mit den citirten Worten doch wundern, dass die Verbesserung des Helgoländer Feuers erst jetzt »zweifellos zur Nothwendigkeit geworden ist.« Als die kleine Insel noch englisches Besitzthum war, also vor 1891, galt Helgoland als ein erstklassiges Feuer. Ja, Bauer, . . . . .

Das Handelsgericht von St. Denis, Reunion-Insel, hatte Gelegenheit, **zwei Araber**, den Schiffsführer und Superkargo eines Fahrzeugs an der Küste von Zanzibar, wegen **Slaventransport zu bestrafen**. Das Schiff mit der französischen Flagge im Topp, war im Begriff Zanzibar zu verlassen, als der durch ein anonymes Schreiben unterrichtete französische Consul die Hafenpolizei zur Durchsuchung des Fahrzeugs veranlasste. Nach längerem Bemühen wurden zwanzig Schwarze, 2 Erwachsene und 18 Kinder im Alter von 8 bis 13 Jahren, unter Reissäcken verstaут mit Knebeln im Munde vorgefunden. Die Unglücklichen erzählten, von der deutsch-afrikanischen Küste zustammen, wo sie gewaltsam von Bagamoyo nach Zanzibar transportirt und dort an Bord des Fahrzeuges verschifft seien. Der deutsche Consul erhielt die »gestohlenen« schwarzen Landsleute zwecks Wiederbeförderung in ihre Heimath übergeben. Das Schiff wurde confiscirt und die beiden oben erwähnten Attentäter zu drei resp. zwei Jahren »harter Arbeit« verurtheilt.

In No. 38 ist über einen in Aussicht stehenden Schritt der Behörden in San Francisco, mit Bezug auf das **Vermessungsverfahren französischer Schiffe** mitgetheilt. Es handelte sich, wie erinnerrich, darum, die nach San Francisco kommenden Schiffe auf ihren Nettoräumgehalt hin nachzumessen. Denn stellt sich die angegebene Netto-Tonnage als zu klein heraus, so erfährt der Fiskus Schaden, weil nach dem Nettogehalt die Hafengebühren, Lootsengebühren etc. entrichtet werden. Nachstehende Gegenüberstellung französischer Schiffe und solcher anderer Nationen, mit Angabe des

Brutto- und Nettogehalts, sowie der für die Passage durch den Suez-Canal vom Canalamt festgestellten Räume gestattet ein Urtheil ob und um wieviel der Nettogehalt französischer Schiffe geringer als gleichgrosser Schiffe anderer Nationen ist.

#### Französische Dampfer.

	Brutto-T.	Netto-T.	Canal. Raumgeh.
Ville de la Ciotat	6461	2809	3834
Polynesian . . .	6506	2903	3851
Indus . . . . .	6357	2331	3477
Tonkin . . . . .	6364	2327	3474
Australien . . .	6428	2887	3835
Salazie . . . . .	4255	2089	2675
Simon . . . . .	4562	2162	3123
Laos . . . . .	6357	2331	3476

#### Andere Nationalitäten.

	Brutto-T.	Netto-T.	Canal. Raumgeh.
Englisch Arcadia . . .	6603	3574	3962
„ Australia . . .	6901	3590	4076
„ Himalaya . . .	6898	3597	4073
„ India . . . . .	7911	4185	4692
Deutsch Prinz Heinrich	6263	3902	4580
„ Preussen . . .	5295	3278	3701
Holländ. Bogor . . .	3682	2705	2698
„ Prins Hendrik	3630	2599	2560

**Nachruf.** Am 1. October ist der in seemännischen Kreisen als Rheder und Abgeordneter wohlbekannte Senator Michael Jobson aus Apenrade gestorben: am 27. September 1835 war er in Apenrade geboren. Der Verstorbene ging gleich nach seiner Confirmation zur See und fuhr bis 1855 auf heimischen Schiffen, bis 1861 an der Westküste Amerikas. Später führte er Hamburger Segel- und Dampfschiffe bis 1873, als ihm die Leitung der Krupp'schen Rhederei in Rotterdam übertragen wurde. Diesen Posten versah er bis 1882, dann gründete er eine eigene Dampferhedei, die heute wie ihr Schöpfer einen allgemein bekannten und geachteten Namen führt. Mit dem Dahingeschiedenen, der in Fragen des Seewesens und der Schifffahrt mit Recht als Autorität galt, ist Einer von den Wenigen hinweggegangen, die es vom einfachen praktischen Seemann zu hoher Ehrenstellung im engeren und weiteren Vaterland gebracht haben. Wir werden dem Verstorbenen ein bleibendes Andenken in Ehren bewahren.

### Gesetzgebung und Rechtsprechung in England.

Mitgetheilt von Dr. C. H. P. Inghusen, Advokat, London.

(Fortsetzung.)

Kläger reichten darauf eine Klagebegründung ein und beantragten, die Beklagten und die bestellte Sicherheit auf den durch die Collision entstandenen

Schaden durch einen Gerichtsbeamten nebst geeigneten Beisitzern feststellen zu lassen. Die Beklagten bestritten in ihrer Klagebeantwortung die klägerischen Behauptungen und erhoben eine Widerklage. Damit unterwarfen sich die beklagten ausländischen Rheder ohne Zweifel der englischen Jurisdiction. Das Resultat des Processes war, dass die »Gemma« allein schuldig befunden wurde; die Widerklage wurde abgewiesen und die Beklagten und die von ihnen bestellte Sicherheit wurden kostenpflichtig auf Erstattung des zu ermittelnden Schadens verurtheilt. Der Schaden wurde später auf £ 5538 festgesetzt; an Kosten traten £ 441 hinzu, sodass nach Gutschrift der bestellten Sicherheit die Beklagten auf Grund des Urtheils noch £ 1105 an die Kläger zu zahlen hatten. Hätten die ausländischen Rheder sich auf die Klage nicht eingelassen und hätte das Verfahren sich nur gegen das Schiff gerichtet, so würde das Urtheil das Schiff allein und nicht die ausländischen Rheder, verurtheilt haben. Wenn indessen Rheder nach der Arrestirung ihres Schiffes sich auf den Process einlassen und die Frage nach ihrer Haftung vor dem englischen Gerichte zum Austrag bringen, so verwandelt sich die ursprünglich nur gegen das Schiff gerichtete Klage in eine Klage gegen die Personen der Rheder: letztere werden zu Processparteien und können persönlich verurtheilt werden. Die Einlassung auf eine gegen ein Schiff gerichtete Klage kann verschiedene Ursachen haben: der Zweck kann sein, eine Freilassung des Schiffes gegen Sicherheit zu erwirken; es kann beabsichtigt werden, die klägerische Behauptung zu bestreiten, wonach das arrestirte Schiff an dem Unfall Schuld sein soll; es kann endlich bezweckt werden, den Verkauf des Schiffes zu verhindern.

In Sachen »The Dictator« wurde 1892 entschieden, dass eine Person, welche sich auf eine gegen ein Schiff gerichtete Klage einlässt, persönlich haftbar wird. Diese Entscheidung ist als richtig anzuerkennen. Auf Seiten der Rheder der »Gemma« ist nun behauptet worden, das Verfahren der Urtheilsgläubiger verstosse gegen Treu und Glauben, da es gegen ein Schiff gerichtet sei, welches gegen Sicherheit freigelassen wurde. Ein Urtheilsgläubiger, welcher gegen den Urtheilsschuldner die Zwangsvollstreckung einleitet, verstösst indessen nicht gegen Treu und Glauben. Der Fall »The Christiansborg«, auf welchen sich die Rheder der »Gemma« beriefen, war ein ganz anders liegender Fall. Damals handelte es sich um ein in Holland arrestirtes Schiff, welches gegen ein Garantieversprechen der Versicherer freigelassen und während des Schwebens des holländischen Processes von denselben Klägern in England arrestirt wurde. Das englische Gericht entschied unter diesen Umständen, dass, nachdem in einem gegen das Schiff in Holland gerichteten Processo Frei-



lassung gegen Sicherheit erfolgt sei, ein zweiter gegen das Schiff gerichteter Process in England nicht gestattet werden könne und dass der Arrest in England jedenfalls gegen Treu und Glauben verstosse, falls das Garantievorsprechen der Versicheror nicht als Sicherheit und nur als ein Privatabkommen aufzufassen sei. Im vorliegenden Falle handelt es sich nicht um mehrere, gleichzeitig in verschiedenen Staaten gegen dasselbe Schiff erhobene Klagen. Es liegt keine Vereinbarung vor, dass, falls Sicherheit für Schiff und Fracht bestellt werde, die Rheder des arrestirten Schiffes auf den etwa weitergehenden Urtheilsbetrag nicht haften sollten. Die Urtheilsgläubiger haben im vorliegenden Falle einfach die Zwangsvollstreckung eingeleitet und zwar in dasjenige Vermögensstück, welches sich im Jurisdictionsbereich befand. Mala fides liegt auf Seiten der Urtheilsgläubiger absolut nicht vor. Die Zwangsvollstreckungshandlung ist aufrecht zu erhalten.« (The Gemma, Court of Appeal, 5. August 1899.)

Die beiden bisher besprochenen Entscheidungen bekunden eine Tendenz des englischen Rechts, eine Rechtsverfolgung gegen Ausländer in England zu erleichtern. Die nachfolgende Entscheidung wird ergeben, dass, falls es sich um die Verfolgung von Ansprüchen eines Ausländers in England handelt, der englische Richter zuweilen die entgegengesetzte Richtung einschlägt. Ein belgisches Schiff — die »Concha« — collidirte auf hoher See mit einem englischen Schiffe — die »Saint Fillans«. Die Collision war auf die Nachlässigkeit des englischen Schiffers zurückzuführen und hatte unter Anderem zur Folge, dass ein Matrose des belgischen Schiffes — Namens Adam, ein belgischer Staatsangehöriger — ertrank. Die Mutter des Adam erhob Klage in England gegen die Rheder des englischen Schiffes auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen aus den Jahren 1846 und 1864, wonach in Fällen, wo durch eine widerrechtliche Handlung, durch Nachlässigkeit oder Unterlassung der Tod einer Person herbeigeführt, und der Verletzte, falls der Tod nicht eingetreten wäre, eine Schadensersatzklage haben würde, die Schadensersatzklage zu Gunsten der Eltern des Verstorbenen erhoben werden kann. Diese Klage ist aus folgenden Gründen abgewiesen worden: »Parteien sind darüber einverstanden, dass die Klage begründet sein würde, falls die Schadensersatzklage auch zu Gunsten der Eltern eines Ausländers erhoben werden kann. Es ist auch nicht zu bezweifeln, dass falls der Verstorbene ein englischer Staatsangehöriger gewesen wäre, die Klage zulässig sein würde, ob schon Nachlässigkeit und Tod auf hoher See, mithin ausserhalb der territorialen Jurisdictionsgrenzen, eintraten. Parteien sind ferner darüber einverstanden, dass, abgesehen von den oben citirten gesetzlichen Bestimmungen, zu Gunsten der Eltern

eines durch Nachlässigkeit eines englischen Staatsangehörigen auf hoher See getödteten Ausländers eine Schadensersatzklage hier nicht erhoben werden kann. Die citirten gesetzlichen Bestimmungen schufen einen ganz neuen Klagegrund. (Novbr. 1846 galt der Satz: *actio personalis moritur cum persona*.) Englische Gesetze finden nun, sofern sie nicht ausdrücklich das Gegentheil besagen, nicht auf Ausländer Anwendung, welche sich nicht hier zu Lande aufhalten. Die citirten gesetzlichen Bestimmungen enthalten nichts, woraus geschlossen werden könnte, dass die neue Schadensersatzklage auch hier nicht ansässigen Ausländern zu Gute kommen sollte. Stand doch die Klage bis zum Jahre 1846 nicht einmal den Eltern englischer Staatsangehöriger zu. Sodann würde das für die Vertheilung der Schadensersatzsumme in den gesetzlichen Bestimmungen angeordnete Verfahren anders formulirt sein, wenn auch an die Angehörigen eines verstorbenen Ausländers gedacht wäre, welcher möglicher Weise in Polygamie lebte und dessen Familie weit entfernt wohnen kann. Ein englisches Gesetz ist nicht eine *Ansprache urbi et orbi*.« (Adam v. British & Foreign Steamship Co. High Court of Justice 22. Juli 1898.) Die Folge dieses Urtheils ist gewesen, dass die £ 200, welche die Geschworenen der Klägerin bereits zugesprochen hatten, nicht zu zahlen waren. Das gleiche Schicksal hatten 3 andere Klagen, welche ebenfalls von Angehörigen ertrunkener belgischer Matrosen erhoben wurden. Das Urtheil selbst bedarf keiner Kritik; es genügt, dass es *urbi et orbi* bekannt gegeben wird.

Derselbe Richter, allerdings in Verbindung mit einem anderen Richter, hatte am 11. April folgenden Fall abzuurtheilen. Ein gewisser Julius Olsen, welcher etwa 15 Jahre in Liverpool als »foreign shipping agent« thätig gewesen war, wurde von dem Schiffer eines in Glasgow liegenden, brasilianischen Schiffes beauftragt, 12 Matrosen zu besorgen. Olsen führte diesen Auftrag theilweise aus, wurde wegen Uebertretung des § 111 der Merchant Shipping Act. 1894 angeklagt und vom Polizeirichter verurtheilt, weil Olsen nicht seitens des Board of Trade autorisirt war, Matrosen zu besorgen. Es handelte sich um die Nachprüfung dieses polizeigerichtlichen Strafurtheils. Für Olsen wurde unter Anderem geltend gemacht, dass der § 111 auf ausländische Schiffe keine Anwendung finde. Das Gericht hat das polizeigerichtliche Urtheil bestätigt und seine Entscheidung in nachstehender Weise begründet: »Dass eine Uebertretung vorliegen würde, falls das Schiff ein englisches gewesen wäre, wird nicht bestritten. Der Wortlaut des § 111 ist ganz allgemein gehalten; der Paragraph spricht von »any ship.« Es wird nun behauptet, dass unter »any ship« nur ein britisches Schiff gemeint sei, und man beruft sich auf die §§ 260 und 261

desselben Gesetzes. Diese Auffassung würde auf die Behauptung hinauslaufen, dass ausländische Schiffe ein Privileg genießen, welches britischen Schiffen nicht zusteht, mit anderen Worten, dass das Gesetz nur für britische Schiffe und nicht auch für ausländische Schiffe das »crimping« verbieten will. Es würde indessen einer sehr klaren und deutlichen Bestimmung bedürfen, um annehmen zu können, dass Ausländer englische Staatsangehörige allen denjenigen Uebeln aussetzen dürfen, gegen welche sie auf britischen Schiffen geschützt sind. Die richtige Ansicht ist, dass in dem hier fraglichen Punkte zwischen britischen und ausländischen Schiffen kein Unterschied besteht. Nichts behindert die Worte des § 111 in ihrer gewöhnlichen Bedeutung aufzufassen. Der Paragraph befasst sich nicht mit Personen, welche sich an Bord begeben, um Matrosen zu beschwindeln, sondern mit einem auf dem Lande betriebenen Geschäfte.« (Reg. v. Stewart. Ex parte Olsen. High Court of Justice. 11. April 1899.)

(Schluss folgt.)

## Das britische Trinity-House.

Die Leser werden sich der wiederholten Klagen und Beschwerden erinnern, die von deutschen Seeleuten und deutschen Schiffsvereinen über die Unzulänglichkeit des East Goodwin-Feuers u. Nebelsignals vorgebracht sind, ebenso wie fürnothwendig erachtet ist, auf den South Falls ein Feuerschiff zu stationiren. Das seit Jahren angehäufte Beschwerdematerial veranlasste im Frühjahr das deutsche Auswärtige Amt mit dem britischen zwecks Regelung dieser Frage in Verbindung zu treten. Die Antwort war, wenn nicht einer directen, so doch einer ganz verständlichen Absage gleich. Das Trinity-House, dem die Beaufsichtigung des Leuchtfeuerwesens obliegt, hat damals das Folgende geantwortet:

»Dem Handelsamt hat Ihr Schreiben vom 17. ult. H. 5346 zur Begutachtung vorgelegen. Dasselbe beschäftigte sich mit den Beobachtungen der Elder Brethren als Antwort auf ein Schreiben der deutschen Regierung durch den Staatssecretär des Aeussern und handelt von der Befenerung der östlichen Einfahrt in den Englischen Canal. Es ist der Wunsch ausgesprochen, bei South Falls ein Feuerschiff mit einem Nebelsignal durch die Behörde, der die Befenerung der Küste untersteht, errichten zu lassen, sowie das Feuer und Nebelsignal des East Goodwin-Feuerschiffs zu verschärfen. Hierauf beehre ich mich Ihnen mitzutheilen, dass die Elder Brethren die gemachten Anregungen sorgfältig geprüft und mich beauftragt haben, Ihnen die folgenden Beobachtungen zur Information des Handelsamtes zu übermitteln

South-Falls bei 4 $\frac{1}{2}$  Fd. Wassertiefe bei Niedrigwasser Springzeit liegt S 81° O 7 $\frac{1}{2}$  Seemeilen von North Goodwin-Feuerschiff und ungefähr 3 Meilen vom directen Track der von North Hinder nach dem Südende der Goodwin-Bänke laufenden Schiffe (eine Entfernung von ca. 48 Meilen). South-Falls ist eine der vielen unmarkirten Banken in jener Gegend; die anderen viel sehr viel gefährlicheren sind: Sandettie mit 3 $\frac{1}{2}$  Fd. Wasser und North-Falls mit 4 Faden.

Ein Feuerschiff bei South-Falls würde ohne Zweifel

von Nutzen sein, jedoch sind die Elder Brethren der Anschauung, dass das North Goodwin-Feuerschiff mit seinem mächtigen Feuer, für Schiffe, die von der Nordsee nach Südwesten bestimmt sind, einen markanten Anhaltspunkt bietet, die Schiffsposition festzustellen, andererseits wissen die Elder Brethren auch, dass, wenn überhaupt die Errichtung eines Feuerschiffs in der Nachbarschaft wünschenswerth sei, die Bank von Sandettie, welche der französischen Küste 5 Meilen näher als der englischen liegt, einer Markirung bedarf.

Den Elder Brethren ist es weiterhin nicht möglich einzusehen, dass die gegenwärtig bestehenden Feuer einem intelligenten Seemann Schwierigkeiten beim Navigiren in jener Gegend zu bieten vermögen, sie sind angesichts des Bedürfnisses einer besseren Befenerung an anderen wichtigeren Stellen, sowie des Umstandes, dass der Fonds für neue Arbeiten erschöpft würde, nicht in der Lage, die Errichtung eines Feuerschiffs bei South-Falls zu befürworten; immerhin aber wollen sie die Anregung der deutschen Regierung bei passender Gelegenheit in Erwägung ziehen.

Ich bin ferner beauftragt, darauf hinzuweisen, dass die Vielfältigkeit von Feuern innerhalb eines sehr begrenzten Raumes, Veranlassung zu Verwirrung geben kann, wenn nicht jedem Feuer ein bestimmter Character verliehen ist, der die Lage desselben schnell und ohne Irrthum zu veranlassen, klarstellt. Mit Rücksicht auf das East Goodwin-Feuer, welches von 15 anderen seiner Nachbarschaft unterschieden werden muss, ist aus den angeführten Gründen die Beibehaltung der grünen Farbe nothwendig.

Weil das East Goodwin-Feuerschiff nur eine Stärke von 3000 Kerzen hat, ist von den Elder Brethren die Verstärkung des Feuers für wünschenswerth erkannt und beschlossen, sobald sich die Gelegenheit bietet, das Feuerschiff einzunehmen, die Intensität des Feuers auf das Maximum zu erhöhen, welches einem Feuer von seinem Character verliehen werden kann: nämlich auf 5000 Kerzen.

Was das Nebelsignal betrifft, so halten die Elder Brethren, in Anbetracht der grossen Nähe des East Goodwin- vom North- und South-Goodwin-Feuerschiff (ca. 6 $\frac{1}{2}$  Meilen) eine Sirene auf ersterer Station nicht für passend, weil, wenn ein explosives Signal errichtet würde, die Zeitintervalle zwischen jedem Signal für die Anforderungen der Gegend zu lang, andererseits die Herstellungskosten eines solchen Signals zu hoch würden.

Immerhin werden die Elder Brethren in Zusammenhang mit dem Feuer auch die Verstärkung des Nebelsignals einer wohlwollenden Betrachtung unterziehen.

Es mag noch bemerkt werden, dass von der deutschen Regierung keinerlei Angaben über Wracks oder Unglücksfälle, die sich bei South-Falls ereignet haben, gemacht sind. Die Elder Brethren glauben, dass der Erfolg der gegenwärtigen Markirung der Goodwin-Sands dadurch bewiesen ist, dass in den letzten Jahren keinerlei Unglücksfälle dort vorgekommen sind, und wenn es doch geschehen sollte, jedenfalls deren Ursache nicht auf die Seemarken in jener Gegend zurückzuführen sind.«

Setzt man Angesichts vorstehender Worte voraus, dass das Trinity-Board eine Behörde ist, die über fähige Beamte verfügt und das Vertrauen der englischen Schiffsabtheilungen in vollem Maasse geniesst, dann waren die Beschwerden deutscher Seeschiffer übertrieben und es liegt ein Bedürfniss zur Verbesserung der Befenerung in der östlichen Einfahrt des Canals nicht vor. Nun hat sich eine am 5. September d. J. in Belfast abgehaltene Conferenz der »Vereinigten Handelskammern des Königreichs« unter dem Vorsitz von Sir Stafford

Northcote sehr eingehend mit den »Lighthouse-Boards« beschäftigt. Da man wohl annehmen darf, dass die während der Versammlung ausgesprochenen Ansichten die Anschauung der britischen Schifffahrtskreise widerspiegeln, mag eine Wiedergabe der dort gepflogenen Erörterungen an dieser Stelle Aufnahme finden. Wir werden damit erfahren, wie weit die oben angenommene Voraussetzung begründet war. Mr. James Cormack (Edinburg) schlägt gleich zu Beginn der Verhandlungen folgende Resolution, die später angenommen wird, vor:

»Die hier vereinigten Handelskammern sind der Ansicht, dass die »Lighthouse-Boards« in ihrer gegenwärtigen Zusammenstellung nicht für eine wirksame und öconomische Verwaltung qualificirt sind; dass der Vorschlag des Handelsministers, bezüglich eines den Boards beizugebenden rathgebenden Comitees den Anforderungen, besonders in Schottland und Irland, nicht genügt und dass zur Sicherung einer besseren Verwaltung sowohl im öffentlichen Interesse als des Handels und der seefahrenden Bevölkerung wegen solche Aenderungen vorgenommen werden, die Angehörigen des Rheder- und Seemannstandes einen gewissen Einfluss auf die Maassnahmen der Boards gestatten.«

Mr. Cormack, als Mitglied der Handelskammer zu Edinburg, zeigt in der Begründung seines Antrages warmes Interesse und grosses Verständniss für die Angelegenheit. Er betont, die Handelskammer sei nach reiflicher Ueberlegung zu der Ansicht gelangt, dass das vom Handelsminister vorgeschlagene »berathende Comitee« keineswegs die Frage beantworte. Gewünscht werde, dass eine directe ständige Vertretung practischer Personen dem Board zur Seite stehe. Das Leuchtfeuerwesen im Ver. Königreich, weil es so ausgedehnt ist, erfordert eine sachgemässe Leitung. Diese lasse sich aber nur herbeiführen, wenn sie aus Personen besteht, die in steter Fühlung mit den Schifffahrtskreisen leben, deren Anschauungen und Bedürfnisse kennen und gerechtfertigte von ungerechtfertigten Beschwerden zu unterscheiden vermögen. Den jetzigen Beamten könne man aber nicht sagen, dass sie die erwähnten Eigenschaften besitzen. Sie seien ebenso pflichtgetreu wie unfähig.

Mr. James Glan, Mitglied der Handelskammer zu Greenock unterstützt den Vorredner in allen Punkten; er tritt auch für eine directe Vertretung ein.

Sir Edward Hill, M. P., nimmt das »Trinity House« gegen die gemachten Angriffe in Schutz. Nach seiner Uezeugung sei die Behörde durch fähige Beamte vertreten, was sich hinsichtlich der schottischen und irischen Aemter allerdings nicht sagen lasse. Redner rath dringend, den Antrag abzulehnen.

Mr. G. T. Harper, schliesst sich den Ausführungen des Vorredners an.

Mr. George Renwick, Rheder und Mitglied der Handelskammer zu Newcastle tritt lebhaft für den Antrag ein. Ebenfalls die Herren F. L. Heyn, Präsident der Handelskammer zu Belfast, D. W. Beattie, Secretär der Handelskammer in Leith, John Couper (Dundee) und William Field (Dublin). Besonders Letzterer greift die Verwaltung des »Trinity House« sehr heftig an, und behauptet von seinen Beamten, sie stellen »einen bürokratischen Körper unverantwortlicher Personen« dar. —

Wilh. H. Preuss schreibt in seiner Broschüre »Die Englische Staatsverfassung« über das »Trinity House« das Folgende: »Das »Trinity-House« (Dreieinigkeits-Haus) ist bekanntlich eine alte Institution unpolitischen Characters, die das Leuchtfeuer- und Lootsenwesen beaufsichtigt und in finanzieller Hinsicht unter dem Handelsamt steht. Gegründet wurde die Behörde im Jahre 1514 durch Sir Thomas Spech, im folgenden Jahre erhielt sie durch Heinrich VIII. Corporationsrechte durch königlichen Freibrief. (Charter.) Derselbe gab der Gesellschaft

Vollmacht »Lootsen anzustellen und zu beaufsichtigen, Baken und Feuerthürme zu errichten und Bojen zu legen, zum Schutze für Schiffer, welche Englands Küsten ansegelten. Zur Unterhaltung dieser Schifffahrtszeichen kann das »Trinity House«, vermöge einer Parlamentsacte, von allen Schiffen, die in britischen Häfen einlaufen, Hafen- und Lootsengelder erheben. Die Geschäfte des Hauses werden von einem Collegium geführt, das aus dem Master, vier Vorstehern, acht Assistenten und achtzehn Aelter-Brüdern (Elder Brethren) bestellt. Von Letzteren sind einige Seeleute aus der Handelsmarine, die übrigen sind Personen in hervorragender Lebensstellung, wie Mitglieder der königlichen Familie, Staatsminister und höhere Officiere der Kriegsflotte.«

Unter der Voraussetzung, dass sich der Verfasser nicht irrt — wir haben keine Veranlassung Dieses anzunehmen — recrutiren sich also die in der Eingangs erwähnten, auf die Beschwerde des deutschen Auswärtigen Amtes erfolgten Antwort, wiederholt citirten Elder Brethren, mit Ausnahme weniger practischer Seeleute, aus Personen des ersten Gesellschaftsstandes.

Die wenigen practischen Seeleute sind aber, weil zur Bewältigung ihres Arbeitsfeldes ihre geringen Kräfte nur unzulänglich ausreichen, nicht im Stande, alle Beschwerden über mangelhafte Befehrerung sorgfältig prüfen zu können. Sie müssten somit die Erfahrung »der Mitglieder aus königlichem Hause, der Staatsminister und höheren Officiere der Kriegsflotte« in Anspruch nehmen, wollten sie die Beschwerden gewissenhaft prüfen.

Unter solchen Umständen wird es begreiflich, wenn englische, schottische und irische Handelskammermitglieder statt der unverantwortlichen Beamten des »Trinity House« eine directe Vertretung wünschen. Ebenso wenig hat man zum Erstaunen Ursache, wenn die deutschen Beschwerden, wie gesehen, als grundlos zurückgewiesen sind.

## Schiffbau.

**Stapellauf.** Auf der »Neptunwerft«, Rostock, fand am 27. September der Stapellauf eines für die Rhedereifirma Ernst Russ-Hamburg bestimmten Stablfrachtdampfers, Baunummer 183, statt. Das Schiff erhielt den Namen »Martha Russ«. Die Ladefähigkeit des neuen Schiffes beläuft sich auf 3000 T., Die Dimensionen sind 290×40'4"×20'9". Der Dampfer wird mit einer Tripleexpansionsmaschine von 750 P. S. ausgerüstet. Cylinder: 600×820×1350, Kesseldruck 12 Atmosphären.

**Probefahrt.** Die am 27. September abgehaltene Probefahrt des auf der Werft des »Vulcan«, Stettin, für den Norddeutschen Lloyd erbauten neuen Doppelschrauben-Reichspostdampfers »König Albert« nahm einen vorzüglichem Verlauf. Die erzielte Geschwindigkeit betrug bis zu 16,8 Meilen in der Stunde, wobei die Maschinenkraft noch nicht zum Vollen ausgenutzt wurde. Beide Maschinen, die nach dem Schlick'schen System ausbalancirt sind, arbeiten tadellos, Vibrationen waren nicht vorhanden.

**Probefahrt.** Der Schnelldampfer »Kaiser Friedrich« hat am Ende v. M. bei stürmischem SW.-Winde und hohem Seegange Probefahrten von Cuxhaven nach Borkum-Feuerschiff und zurück gemacht. Das Schiff soll gegen Wind und Seegang eine Geschwindigkeit von 19,8 Seemeilen und mit dem Winde 21,5 Knoten Geschwindigkeit in der Stunde erzielt haben.



## Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (September).

Gattung	Dimension	Tonnage	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classifikation
a. deutsche Werften.						
PD.	500×58×40	11500	Norddeutscher Lloyd	Blohm & Voss, Hamburg	Rhein	G
SD.	80×49×12	—	Hamburg-Amerika Linie	Actienges. »Neptun« Rostock	Kuhwärder	
FD.	362'6"×46'×27'8"	5000	Russische D.-Handels-Ges., Odessa	Howaldtswerke, Kiel	Diana	G
"	290×40'3"×20'9"	2000	Ernst Russ, Hamburg	Actienges. »Neptun« Rostock	Martha Russ	G
b. englische Werften.						
FD.	337×45×20'6"	—	Adam S. S. Co., Newcastle	Wm. Dobson & Comp. Newcastle	Arnage	L
"	323×44'6"×23'1"	2680gr.T.	Burdick & Cook, London	Richardson, Duck & Co., Stockton	Lydie	
"	375×50×38'	—	Norfolk & N. American S. S. Comp.	R. Stepsenson & Co., Hebburn	Montaunk Point	
TD.	335×45'×29'6"	—	Lane & Mac Andrew, London	Armstrong, Whitworth & Co., Walker	Saxoleine	B
FD.	225×32'×13'	1050d.w.	Fortius Svorono Mariapel	Rennoldson & Sons, South Shields	Providence	B
"	268×37'9"×19'9"	2600d.w.	James Joicey, Hart	Austin & Son, Sunderland	Sunningdale	L
"	353×46'6"×27'4"	—	E. Ham & Son, St. Ives, Cornwall	J. Readhead & Sons, South Shields	Travessa	
Kr.	—	—	Britische Regierung	R. & W. Hawthorn, Leslie & C. Newc.	Viper	
FD.	255×36'9"×20'4"	2550d.w.	C. T. Boe, Arendal	Short Brothers, Pallion	Nedenaes	N
"	299×43×21'3"	—	Antonio Uribe, Bilbao	Craig, Taylor & Co., Thornaby	Archondo	L
"	325×46'6"×27'	5500d.w.	J. F. Wilson & Co., W.-Hartlepool	Ropner & Son, Stockton	Bylands	
"	352×48×30'	6500d.w.	Hugh. Evans & Co., Liverpool	Northumberland Shipb. Comp. Howd.	Hillglen	
Kr.	400×68'6"×41'	9750 Dpl	Japanische Regierung	Armstrong, Whitworth & Co., Elswick	Idzumo	
TD.	350×50×31	—	Unbekannt	Tyne Iron Shipbuilding Comp.	Bloomfield	
FD.	352×48×28	8000 Dpl.	W.-Hartlepool S. N. Comp.	Irvine's Shipb. & Dry Docks Comp.	Clumberhall	
"	312×43×22'3"	—	J. S. Allison & Co., W.-Hartlepool	Wm. Gray & Co., West-Hartlepool	Sheppy Allison	
TD.	355×45'6"×27'3"	5450d.w.	Clan Line, Glasgow	Wm. Delford & Sons, Sunderland	Clan Alpine	
FD.	382' Länge	7425d.w.	Furness Line	Furness, Withy & Co., W.-Hartlepool	Verona	
TD.	350×51×27	6200d.w.	J. & E. Kish, Sunderland	Wm. Gray & Co., West-Hartlepool	Wearside	
c. schottische Werften.						
PD.	237×34×17'9"	1440gr.T.	Bailey & Seetham, Hull und London	J. Scott & Co., Kinghorn	Cua	L
B.	—	—	Russische Regierung	Wm. Simons & Co., Renfrew	Andrej Stempinsky	B
FD.	—	2500gr.T.	Rio Tinto S. S. Comp. London	D. J. Dunlop & Co., Port Glasgow	Don Hugo	B
"	180×30×14	—	Eine schwedische Firma	Scott & Sons, Bowling	Aira	LN
FsD.	105×20'6"×11'10"	—	Newhaven Trawling Comp.	Ramage & Fergusson, Leith	Atlante	
FD.	189×27'9"×13'5"	800d.w.	Waterford S. S. Comp.	B. Williamson & Son, Workington	Gipsy	L
"	—	1900d.w.	Bristol S. N. Comp.	Campbeltown Shipb., Trench	Ino	
"	—	1150gr.T.	Vereinigte Dampf.-Ges. Kopenhagen	Eine Renfrew Firma	Niels Ebbensen	N
"	140×22'3"×11'8"	—	Great N. F. Comp. Hull	Hawthorns & Co., Leith	Progress	L
PD.	—	8000d.w.	British India Comp.	A. & J. Inglis, Pointhouse	Urlana	
FD.	260×37×19'5"	2650d.w.	Wm. Robertson, Glasgow	A. Rodger & Co., Port Glasgow	Axinite	
"	330×45'6"×26'6"	5400d.w.	Ed. Haslehurst & Co., London	Wm. Hamilton & Co., Port Glasgow	Claverton	
"	410×52'2"×38'7"	11000 Dpl.	A. C. de Freitas & Co., Hamburg	J. Priestmann & Co., Southwick	Granada	GL
PD.	140×32'7"×15'6"	—	Eine brasilianische Firma	Murdoch & Murray, Port Glasgow	Japura	B
FsD.	je 117×21'×11'9"	—	Peterhead Trawling Comp.	Irvine Shipb. & Eng. Comp.	Active und Eclipse	L
PD.	425×50×35	5500gr.T.	Royal Mail S. P. Comp.	Robert Napier & Sons, Govan	Trent	
"	230×35×17'3"	—	Wasa Nordsjö Angbats Ac. Finnland	Murdoch & Murray, Port Glasgow	Bothnia	N
"	420×51×32'6"	8200d.w.	Asiatic S. N. Comp., Liverpool	Ch. Connell & Co., Scotstoun	Ranee	L
"	260×35×17'3"	1250gr.T.	Clyde Shipping Co. Glasgow	Caledon Shipb. & Eng., Dundee	Toward	
FD.	390×48×19	4300gr.T.	Raeburn & Verel, Glasgow	Arch. M'Millan & Son, Dumbarton	Hylas	
Dpl.	144×27×15'11"	411gr.T.	Britische Admiralität	Barclay, Curle & Co., Whiteinch	Volcano	
FD.	330×45'6"×26'6"	5400d.w.	A. Weir & Co., Glasgow	Wm. Hamilton & Co., Port Glasgow	Adato	
"	340×46×28'6"	5800d.w.	Fratelli Cosulich, Triest	Russell & Co., Port Glasgow	Fredericia	
"	—	—	Jose Augusto Correa & Co., Parca	Eine Firma aus Port Glasgow	Itucuman	B
"	184×27×13'5"	—	J. Hay & Sons, Glasgow	Ailsa Shipb. Comp., Troon	The Duchess	L
d. irische Werften.						
PD.	570×63×40	12000gr.T.	White Star Line	Harland & Wolff, Belfast	Persic	L

Ausserdem b) 6 Fischdampfer, 1 Schleppdampfer; c) 1 Raddampfer, 3 Fischdampfer.

Anmerkung. PD. bedeutet Passagierdampfer; FD. Frachtdampfer; FsD. Fischdampfer; Kr. Kriegsschiff; S. Segler; TD. Tankdampfer; FS. Feuerschiff; LY. Lootsen-Yacht; DY. Dampf-Yacht; SD. Schleppdampfer; B. Bagger. — G. Germanischer Lloyd; L. Lloyd-Register; B. Bureau Veritas; N. Norske Lloyd.

## Vermischtes.

**Jahresberichte.** Zwei bekannte deutsche Schiffswerften, die Reiherstieg-Schiffswerft und Maschinenfabrik, Hamburg, und die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft haben ihren Jahresbericht veröffentlicht. Er giebt Aufschluss über die vom 1. Juli 1898 bis 30. Juni 1899 vollführten Leistungen der Etablissements. Hohe Dividende, reichliche Abschreibungen und beträchtliche Zuweisungen an Dispositions- und für Wohlthätigkeitszwecke errichtete Fonds sind die Hauptmerkmale beider Berichte. Die Flensburger Werft erzielte einen Reingewinn von  $\text{M} 692\,821.82$  und brachte 18% Dividende vom Actiencapital zur Vertheilung. Nach

Raumgehalt und Anzahl der gelieferten Neuhauteu stellte sich die Bauhätigkeit auf 8 Dampfer und 3 Leichter mit zusammen 27 500 Brutto R.-T. und 12 000 indic. Pferdekräften. Für die nächste Zeit ist die aufstrebende Flensburger Werft noch mit folgenden Bauaufträgen versehen: 5 grosse Dampfer für die Hamburgische Austral-Linie zu je  $404 \times 47'8'' \times 32''$  und 5200 Br.-R.-T.; 1 Passagier-, 1 Frachtdampfer und drei Leichter für dänische Rechnung; 1 Frachtdampfer für die Hamburg-Amerika-Linie ( $450 \times 50'2'' \times 31'4''$ ), 1 Passagier- und Frachtdampfer für die Südamerikanische D.-Ges. ( $425 \times 48'2'' \times 33''$ ); 1 Frachtdampfer für die Deutsche D.-Ges. »Hansa«, Bremen ( $394 \times 49'5'' \times 30'7''$ ). Aus dem Vorstehenden geht zur Genüge hervor, dass die im vorjährigen Berichte betonte Nothwendigkeit

den Betrieb der Flensburger Werft zu vergrössern, den Umständen entsprach. — Von der erwähnten Hamburger Werft gelangten 2 Fracht- und Passagierdampfer zu 10700 T. und 4550 indic. Pferdekraften zur Ablieferung. Im Bau verbleiben 1 Fracht- und Passagierdampfer von 8200 T. Tragfähigkeit und 2500 Pferdekraften, sowie 2 gleichen Zwecken dienende Dampfer zu je 6550 T. und 2900 indic. Pferdekraften. Nach Abzug aller Unkosten verbleibt ein Reingewinn von  $\text{M}$  350 970.81; zur Vertheilung gelangt eine Dividende von 9%. Das zu der Werft gehörige Trockendock war gut besetzt.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 16. Sept. bis 1. Oct. 1899 den Kaiser Wilhelm-Kanal 746 Schiffe, dar. 352 Dampfer (incl. Schlepper) und 394 Segler (incl. Leichter.) An der Durchfahrt theilnahmen sich: 506 deutsche, 99 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 37 holländische, 31 englische, 7 finnische, 4 russische, 1 belgisches und 1 amerikanisches Schiff.

**Neue Hafenabgaben in Kopenhagen.** Mit dem 1. October treten folgende neue Taxen für die Benutzung der Quais etc. in Kopenhagen in Kraft: Alle vermessenen Fahrzeuge, die die Quais, Bojen oder d'Alben des Hafenwesens benutzen, erlegen hierfür: a) 6 Oere per Ton von der gemessenen Registertonnage des Schiffes für jeden angefangenen Monat, b) 10 Oere per Ton der Güter, die gelöscht oder geladen werden, während das Schiff am Bollwerk liegt, und c) 5 Oere per Ton der Güter, die gelöscht oder geladen werden, während das Schiff an den Bojen oder d'Alben liegt. Während jeden Aufenthalts im Hafen kann die unter b) festgesetzte Abgabe, die nach dem Bestaunungsreglement der Zollbehörde berechnet wird, nie mehr betragen als 10 Oere per Ton der Netto-Registertonnage des Schiffes. — Liegt das Schiff ausschliesslich an den d'Alben und Bojen, kann die Abgabe nicht mehr betragen als 5 Oere per Ton der Netto-Registertonnage. Das Einnehmen und Löschen von Ballast ist frei von jeder Abgabe. Die Abgaben werden für ganze Tons berechnet; eine halbe Ton und darüber rechnet für 1 Ton; weniger als eine halbe Tonne wird nicht berechnet. Dampfer, die in regelmässiger Routenfahrt segeln, mit planmässig bestimmten Abgangs- und Ankunftszeiten, können, wenn der Fahrplan vorher der Hafenverwaltung eingeleistet wird, von derselben die Erlaubniss zum Anlegen an die Quais des Hafenwesens erhalten für eine Gesamtabgabe von 55 Oere per Ton der Registertonnage des Schiffes per Kalendermonat. Hat ein Rheder ein solches Recht für mehrere Schiffe erworben, dann kann ein Umtausch der Routen zwischen diesen Schiffen stattfinden. Von Schiffen, die an der Aussenseite eines an den Hafenanlagen sich befindenden Schiffes liegen, werden die Abgaben nach den gewöhnlichen Regeln erhoben, jedoch nur die Hälfte von der im § 1 b festgesetzten Abgaben. Schiffe, die ausschliesslich den Hafen anlaufen, um Kohlen zum Schiffsgebrauch, Proviant oder andere Schiffsbedürfnisse einzunehmen, sowie Schiffe, die nur den Hafen für Order anlaufen bezahlen keine Abgaben für Benutzung der Hafen-Einrichtungen.

**Die Laskaren als Schiffsbesatzung.** Die gedeihliche Entwicklung der Seeschifffahrt Indiens hängt wesentlich ab von der Verwendung der Laskaren als Schiffsbesatzung, denn der indische Laskare ist der geborene Matrose in den tropischen Meeren. Nun würde aber der Verwerthung seiner maritimen Geschicklichkeit eine störende Schranke gezogen werden, wenn es sich bestätigen sollte, dass der Vorsitzende des Londoner »Board of Trade«, Mr. Ritchie, mit Erfolg daran arbeitet, die Bestimmungen der Handelsschiffahrtsacte über die Unterbringung des Schiffsvolks an Bord auch in die indische Schiff-

fahrtsacte hineinzubringen. Es ist mehr als wahrscheinlich, dass Ritchie mit seinen Bestrebungen durchdringt, wenn nicht der ihm von den Londoner »India Office« entgegengesetzte Widerstand in Indien selbst einen kräftigen Rückhalt findet. Das Motiv dieser ganzen Action ist der Concurrenzneid der von den Seendboten der Tradeunion der Matrosen und Heizer aufgebotenen englischen seemannischen Bevölkerung gegen den Wettbewerb der Laskaren, welche letztere in wachsendem Umfange auf den Dampfern der »Peninsular and Oriental«-Gesellschaft eingestellt werden und so den englischen Matrosen im Wege stehen. Die Führer dieser Bewegung setzen ihre Hebel an der Differenz des englischen und indischen Gesetzes über das Mindestmaass von Raum ein, der auf den Kopf der Bemannung entfallen muss. Dasselbe beträgt 36 Cubikfuss (engl.) für den Laskareo, 60 für den englischen Matrosen.

**Verordnungen des japanischen Verkehrsministeriums vom 28. Juli d. J. betreffend die Abänderung der Ausführungsbestimmungen zur Hafenordnung für die geöffneten Häfen Japans.** Die Ausführungsbestimmungen zur Hafen-Ordnung für die offenen Häfen werden abgeändert, wie folgt:

Artikel 1. Wenn die Beamten des Hafenamts ein Schiff besuchen und inspiciere, so haben sie den auf die Quarantaine-Untersuchung bezüglichen Erlaubnisschein einzusehen und zu prüfen.

Artikel 4. Der Ausdruck »Explosive Stoffe« in Artikel IX der Hafen-Ordnung umfasst: Spreng-Gelatine, Patronen, Zünder, Dynamit, Feuerwerkskörper, Zündröhren, Gelignit, Nitro-Glycerin, Schiesspulver, Schiessbaumwolle, Rauchloses Pulver, Zündbüchsen und dergleichen. Der Ausdruck »leicht-entzündliche Materialien« umfasst: Rohes Petroleum (Birma-Oel, Rangoon-Oel, Rock-Oel), Petroleum, Naphta, Terpentin, Aether, Benzol, Benzin, Aceton, Alkohol, Schwefelkohlenstoff und alle sonstigen Stoffe, welche bei einer Temperatur von unter 95° Fahrenheit entzündliche Gase entwickeln.

**Der Entwurf zum Tarif für die Benutzung der Stettiner Quai-Anlagen am Danzig und im Freiebezirk, ist fertiggestellt.** Der Tarif, der am 1. Januar 1900 in Kraft treten soll, sieht ausser den an die Stadtgemeinde zu entrichtenden Hafen-Bollwerks- und Ueberladegebern noch folgende Gebühren vor: 1) Abfertigungsgebühr wird erhoben für alle Arten des Güter-Umschlages als Entgelt für die Benutzung der Quai- oder Bahnanlagen oder Krähne, sowie für das Verwalten der Arbeitskräfte oder Geräte. Die Abfertigungsgebühr beträgt für 100 Kilogramm: für Güter, welche vom Schiff in Eisenbahnwagen oder auf Landfuhrwerk und umgekehrt verladen werden mit Verwiegung 8 Pfg., ohne Verwiegung, 4 Pfg. 2) Betriebsgebühr wird für alle Arten des Güterumschlages als Entgelt für die Benutzung der Quai- oder Bahnanlagen in denjenigen Fällen erhoben, in denen Löschen oder Laden mit eigenen Arbeitskräften dem Versender oder Empfänger von der städtischen Verwaltung überlassen ist und beträgt 2 Pfg. Ausnahme: Betriebsgebühr bleibt ausser Ansatz für gewisse Massengüter, sofern beim Löschen oder Laden Krähne benutzt wird und dafür Krähnegebühr zur Erhebung gelangt. 3) Nebengebühren.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 2. October. Vor Eintritt in die Tagesordnung bewillkommenet der Vorsitzende die zahlreich versammelten

Mitglieder, indem er die Hoffnung ausspricht, die beginnende Session möge an Arbeit und nicht minder an Mitgliederbetheiligung reich werden. Sodann erinnert er an den Verlust, von dem der Verein im Laufe des Sommersemesters betroffen wurde, an den Tod der beiden Schriftführer, der Herren Dr. Hübener und Dr. Landerer. Das Andenken an die Verstorbenen wird in hergebrachter Weise geehrt. Des Weiteren erfolgt die Mittheilung, dass aus Anlass des 50jährigen Dienstjubiläums des Herrn Rubbert, dem Jubilar durch eine von Mitgliedern überreichte Aufmerksamkeit das Interesse des Vereins bekundet sei. Auch des 150jährigen Jubiläums der Hamburger Navigationsschule wird gedacht und einzelne Begebenheiten aus der an das Fest sich schliessenden Commerzfeier mitgetheilt. Hieran knüpfend, erwähnt der Vorsitzende, dass Herrn Director Niebour am Jubiläumstage ausser einer Decoration vom Kaiser der Doctorstitel von der Kieler Universität verliehen sei. Zur Aufnahme als Mitglieder sind von den Herren Dr. Antoine-Feill, Oberinspector Meyer und Dr. Nolte insgesamt 35 Herren vorgeschlagen. — Von den im Laufe des Sommers zahlreich eingegangenen Zusendungen seien erwähnt: 2 Festschriften aus Anlass des 150jährigen Jubiläums der Hamburger Navigationsschule, die eine von der Deputation für Handel und Schifffahrt, Hamburg, herausgegeben, die andere vom Director der Lübecker Navigationsschule, Herrn Dr. Franz Schulze; Herr Behr, ein Pyrotechniker und Erfinder eines Nachtsignalapparates für den Gebrauch des internationalen Signalbuches, ersucht den Verein schriftlich nach Bremerhaven einen Delegirten zu einem Probeversuch senden zu wollen, der in Gegenwart kompetenter Fachleute in nächster Zeit dortselbst abgehalten wird. Herr Capt. Schulz erbot sich, der Einladung als Vereinsdelegirter nachzukommen. — Hierauf wird zur Tagesordnung »Statutenrevision« geschritten. Paragraphenweise werden die Statuten, sowohl in der alten, als in der vom Vorstände vorgeschlagenen Fassung verlesen und besprochen. An einzelnen Punkte knüpft sich eine lebhafte Debatte, im Allgemeinen wird das Thema schnell erledigt. Ausser verschiedenen Punkten nebensächlicher, mehr redactioneller Natur, ist als principieller Aenderung der Passus aufzufassen, in dem die Vereinigung des Archivpostens mit dem eines besoldeten Protocollführers ausgedrückt wird. Die Versammlung unterstützt den Vorschlag des Vorstandes, wonach dieser »befugt ist, für die Dauer der Session einen besoldeten Protocollführer zu wählen, der zugleich die Bibliothek zu verwalten hat.« Ferner wird noch statutenmässig, was bisher nicht geschehen war, die Vertretung des Vereins nach aussen geregelt und im letzten Paragraph der neuen Statuten über den Verbleib des Vereinsvermögens bei etwaiger Auflösung des Vereins, bestimmt, dass dasselbe »nach Beschluss einer Mitglieder-versammlung einer nautischen Zwecken dienenden Anstalt zugewiesen werde.«

#### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 4. October. Als ordentliche Mitglieder werden die Herren Kneisel (1. Officier in der Hamburg-Amerika Linie) und Vick (1. Officier in der Süd-Amerik. D.-Ges.) aufgenommen; zur Aufnahme vorgeschlagen sind 1 Capitän und 2 erste Officiere. Eingegangen ist ein Exemplar der aus Anlass des 150jährigen Bestehens der Hamburgischen Navigationsschule von der Deputation für Handel und Schifffahrt herausgegebenen Festschrift. Der Vorsitzende bestätigt den Empfang und giebt seinem Erstaunen darüber Ausdruck, dass an den Verein, der über 450 Mitglieder zählt, ein einziges Exemplar gesandt werde. Wenn irgendwo, so hätten die Behörden hier Gelegenheit gehabt, das dem Seemann angeblich entgegenbringend Interesse practisch zu bethätigen. Aber weder sei es hier noch bei der Jubiläumsfeier geschehen. Allgemein hatte man

erwartet, die Hamburgischen Behörden würden aus Anlass einer so seltenen Feier, wie der des 150jährigen Bestehens der Navigationsschule, wo alle Diejenigen ausgebildet werden, denen die alte Hansestadt zum nicht geringen Theil ihren Einfluss und ihr Ansehen verdankt, eine officiële Festlichkeit arrangiren. Die Annahme war bekanntlich irrtümlich. Hierauf bespricht der Vorsitzende kurz die Vorgänge auf dem Fest-Commerz, den er sehr gelungen nennt, und hebt anerkennend die Anwesenheit des Herrn Senator O'Swald hervor. — Den Wortlaut der in früherer Sitzung beschlossenen Statutenänderung wird Herr Dr. Kaemmerer, der Rechtsbeistand des Vereins, im Hinblick auf das neue bürgerliche Gesetzbuch prüfen, ehe ein Neudruck erfolgt. — Von Herrn Behr, dem Erfinder eines Nachtsignalapparates für den Gebrauch des internationalen Signalbuches, liegt die Aufforderung vor, einem Probeversuch, den der Norddeutsche Lloyd im December des Jahres angeregt hat, beizuwohnen. Ob es zweckentsprechend sei, die Vorführungen, welche in Bremerhaven abgehalten werden sollen durch einen Delegirten zu beschicken, soll in einer späteren Sitzung, nach vorheriger Rücksprache mit dem Verein »Weser«, entschieden werden. Aus der »Hansa« wird ein Artikel verlesen, der sich mit einer Eingabe beschäftigt, die der Hamburg-Altonaer Flussschiffverehrverein der zuständigen Hamburgischen Behörde unterbreitet hat. Es wird darin über die mangelhafte seemannische Qualification der Barkassen- und Motorboot-Führer im Hamburger Hafen Beschwerde geführt und darum gebeten, solche Leute zu prüfen, ehe ihnen die Führung anvertraut werde. Verschiedene Meinungen kommen zum Ausdruck. Im Allgemeinen hält man es für wünschenswerth, wenn die Prüfung obligatorisch eingeführt werde. Allerdings müssten die Anforderungen, die an den Führer eines solchen Fahrzeuges gestellt werden, gering sein, die Kenntniss der Ausweicheregeln dürfte genügen. Zum Schluss machte der Vorsitzende bekannt, dass am 21. October ein sog. »humoristischer Abend« in der Erholung stattfinden werde. Anfang acht Uhr Abends. Eintrittskarten werden später herausgegeben.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 28. September abgehaltenen Versammlung, die unter Leitung des stellvertretenden Vorsitzenden Herrn Pohlitz stattfand, wurden zunächst 6 Herren zur Aufnahme in den Verein vorgeschlagen. An Eingängen lagen vor, Schreiben von Mitgliedern von Lübeck, Wischhafen, Lenzke b. Fohrbellin, Warstade, Papenburg, Frankfurt a. O. und hier; sowie ein solches aus Kriby (West-Afrika), in welchem mitgetheilt wurde, dass das allgemein verehrte Mitglied, Herr C. H. Gaden, 1. Officier D. S. »Mine Woermann«, am 18. August d. J. auf der Barre von Malimba River mit dem Boote gekentert und ertrunken sei; das Andenken des verunglückten Collegen wurde von der Versammlung in der üblichen Weise geehrt. Es wurde sodann die Versammlung auf das am Sonntag, den 30. ds. M., im Wintergarten des Concerthauses Ludwig stattfindende Fest zur Feier des 150jährigen Jubiläums der Hamburger Navigationsschule aufmerksam gemacht und die Mitglieder aufgefordert, sich recht zahlreich an demselben zu betheiligen. Im Anschluss hieran hielt der anwesende Vorsitzende des Fest-Ausschusses einen Vortrag, in welchem er das Programm des Festabends genauer auseinandersetzte. Verschiedene Mitglieder erwarben sich hierauf Eintrittskarten. Es wurde ferner auf die am nächsten Donnerstag, den 5. October, stattfindende vierteljährliche General-Versammlung hingewiesen und die Mitglieder auf die Wichtigkeit derselben aufmerksam gemacht, da ausser anderen Gegenständen eine wichtige Statutenänderung auf der Tagesordnung stände. Der Vorsitzende machte sodann auf die am Sonntag, den 1. October, bei Pabst in Altona, Königstrasse 135, Abends 8 $\frac{1}{2}$  Uhr, stattfindende



gemüthliche Zusammenkunft der Mitglieder aufmerksam und hat um recht zahlreiche Theilnahme an derselben. Es wurden noch 3 Ersatzwahlen zum Verwaltungsrathe vorgenommen und sodann die Versammlung geschlossen.

### Büchersaal.

**Kleines Nautisches Jahrbuch für 1900,** Herausgeber **W. Ludolph,** Bremerhaven, Verlag von **M. Meissner Nachfolger,** Leipzig.

Das in bestimmten seemannischen Kreisen verbreitete Büchlein enthält in diesem Jahre: Geradaufsteigung etc. der Hauptsterne; Mittagsbreite in Nord- und Ostsee; Mondphasen; Hafenzeit der wichtigsten Hafenplätze; Hochwasser für Bremerhaven, Brake, Vegesack, Cuxhaven und Dörver; Nordsternebreite; Berechnung des Stundenwinkels vom Nordstern; Azimuth des Nordsterns; Gesamtbeschreibung der Sonne und für einen Fixstern; Azimuthtabelle für Bremerhaven usw. usw. Preis Mark 0.75.

## Königsberger Maschinenfabrik A.-G., Königsberg i. Pr.

Raddampfer,  
Schraubendampfer.



Schiffskessel,  
Schiffsmaschinen.

Kostenanschläge gratis.

### Ritter's Original-Patent automatischer Dampfschmierapparat.

D. R. P.

Anerkant vollkommener Apparat.

D. R. P.

Einziges Oelersparnis.

**Viele Tausende im Betriebe** bei der Kaiserl. Marine, den Königl. Werkstätten, sowie den bedeutendsten Dampfschiffahrtsgesellschaften, Werften, Dampfmaschinenfabriken, Berg- und Hüttenwerken etc. Genaueste Regulierung und bei höchster Tourenzahl absolut sicher und geräuschlos arbeitend. Elegante und sorgfältige Ausführung. Keine zerbrechlichen Theile. Auf Wunsch zur Probe.

Prop. Franz. Wiedererkennlicher Reicht.

**W. RITTER, Maschinen-Fabrik, ALTONA.**

Etabliert 1848.



Für Kesseldrucker.



Für Zwillingsmaschine.

### Max Curt,

Reeperbahn 85/86,

früher Würzburger Krug, Th. Wendt.

**Verkehr der Schiffsoffiziere.**

Spezial-Ausschank

in Lütten, Brauerei & Weinhandlung

Gute Küche, — Civile Preise.

Neptun-Pastillen

**Seekrankheit**  
in allen Anzeichen der Seekrankheit und vom Apoplekt A. Binder in Halle a. S. in Hamburg bei Wörstmann & Müller, Neptun-Pastillen-Vertrieb, Bremen, Engel-Apothek, Bremen, Engel-Apothek.

### Grosse Bierhallen. — St. Pauli.

October-Programm.

Neapolitanische Volkssänger-Truppe,  
The Gigg's Musical Clowns.  
Das schneidige Wiener Damen-Orchester  
und die neuen

**Lebenden Photographien**

Kinotheaterprogramm.  
Anfang Wochentags 6 Uhr, Sonntags 4 Uhr. — Eintritt frei.



### Füllungsstücke zu Rettungsgürteln

aus gepresstem Kork offeriren billigst

**Delmenhorster Korkwerke**

Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Delmenhorst.

### Pa. Qualität Bunkerkohlen

liefern zu billigsten Preisen

**Bd. Blumenfeld,**

Hamburg, Dovenhof 77.

Sieben erschien in unserem Verlage:

### Hamburger Nautischer Kalender

für das Jahr 1900.

Reizhuter Jahrgang.

Preis 75 Pfg

**Eckardt & Messtorff,**

Buch-, Land-

und Seekartenhandlung

Hamburg, Steinhöft 1.



# Natürlicher Biliner Sauerbrunnen!



Hervorragender Repräsentant der alkalischen (Natron-) Quellen, wird bei gichtischen Ablagerungen, Magen-, Nieren und Blasenleiden, speciell auch bei Diabetes von Aerzten aller Kulturländer vielfach verordnet. Besonders als prophylaktisches Mittel gegen alle das Verdauungssystem, die Nieren-, Galle und Blasenfunctionen störenden Einflüsse zu nehmen.

**Wohlschmeckendes, diätetisches Erfrischungsgetränk, auch mit Wein etc. gemischt.**

In den meisten überseeischen Ländern Depôts! Künftig in allen Mineralwasser-Handlungen, Drogerien, auch Apotheken.  
Brunnen-Direction, Bilin.

**Putz Bulleyes und alle Glassachen mit der Putzpomade Eldorado**

(D. R. G. M. 49)

**ELDORADO**

gibt dem Glase einen vortrefflichen Glanz, verhindert das Schwitzen und Beschlagen der Glasscheiben, verhütet die Einbildung an der Fensterscheibe und ist zum Putzen von Glas unentbehrlich.

**Schachteln à 30 und 50 Pfg., Elmer, enthaltend 12 B., à B. 3.50.**  
Alleiniger Fabrikant: **O. VOSS, Hamburg, Königstr. 36 (Königshof).**

**franz Behrens  
HAMBURG**

Baumwall 12 und Kl. Grasbrook, Worthdamm.

**Segelmacherei und Flaggenfabrik.**

**Joh. C. Tecklenborg A.-G.**

Schiffswert und Maschinenfabrik,

**Bremerhaven — Geestemünde.**

Neuan- und Umbau von See- und Flussschiffen sowie Maschinen jeder Art und Größe, Bau von Kesseln jeglicher Größe.

Ausführung von Eisenconstructions.

Reparaturen an Schiffen, Maschinen und Kesseln in kürzester Zeit.  
Trockendock und Patent-Slip.

**Sartori & Berger,**

Kiel, Brunsbüttel und Holtentau.

Ost- und Westmündung des Kaiser Wilhelm-Kanals.

**Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.**

Dampfschiffs-Rhederei. Lieferung von Bunkerkohlen.

Agentur für verschiedene Dampfschiffalinen und See-Assurances.

Tägliche Dampfschiffsverbindung mit Dänemark und Schweden über Korsör und Kopenhagen, auch Expedition vieler Dampfschiffe nach der Ostküste

Schweswig-Holsteins, Lübeck, Stettin, Danzig, Königsberg, Bremen und Gothenburg.  
Telegramm-Adresse: Sartori-Kiel.

**Schiffs- und Reise-  
Apotheken.**



Apotheker

**G. F. ULEX,**

Hamburg, Stubbenhuk.

**Willbrandt & Co.**

Hamburg, Kajen 24.

Technische Artikel für Maschinen- und Kesselbetrieb.

Reisert's consist. Maschinenfette, Armaturen, Injectoren, Ejectoren, Wasserreiniger etc. Propellerwellenbekleidungen Patent „Willenius“. Isolierungen von Dampfkesseln und Dampfbohren. Sohrmann's Patent-Blei-Dichtungsringe. Manganesit-Kitt, Universal-Packg. „Penetratum“ Hartpulver für Stahl und Eisen. „Carbozink“, Kesselschutzmittel. „Glyco“, Lagermetall.

**F. J. C. Gätje,**

Ship-Chandler.

Lager von

**Schiffsproviand und  
Materialien.**

**HAMBURG, I. Vorsetzen 21.**

Mikrophon Amt I. 4503.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

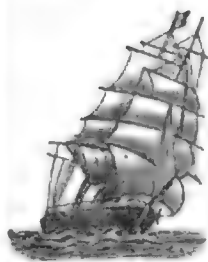
### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 41.

Hamburg, den 14. October.

XXXVI. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Der Dortmund-Ems-Canal in seiner Bedeutung für Papenburg. — Gesetzgebung und Rechtsprechung in England. (Schluss.) — Zur Geschichte des nautischen Unterrichts und der Navigationsschule in Hamburg. — Deutscher Nautischer Verein. Drittes Rundschreiben. — Schiffbau. — Vereinsnachrichten.

### Auf dem Ausguck.

Die vom Reichsamt des Innern seiner Zeit angeregte **Erweiterung des Heimschaffungsgesetzes**, insofern als ausser hilfsbedürftigen auch straffällige Seeleute von einem deutschen Handelsschiff auf Aufforderung der Consuln zu befördern seien, hat, wie aus der Anlage des nautischen Rundschreibens hervorgeht, in einflussreichen Rheder- und Schiffer-Vereinen Deutschlands auf energischen Widerstand gestossen. Mit Ausnahme der Elsflether Schiffer- und Rhedergesellschaft Concordia und des nautischen Vereins für Timmel haben sich die anderen im Rundschreiben erwähnten Corporationen mehr oder minder scharf gegen den reichsamtlichen Vorschlag ausgesprochen. Wenn hier jetzt betont wird, dass wir absolut den Standpunkt der Gegner der ministeriellen Anregung vertreten, so wiederholen wir nur, was schon Anfangs Juli in No. 27 der »Hansa« gesagt wurde. Die im Rundschreiben gegen die Gesetzeserweiterung vorgebrachten Bedenken, wie ungenügender Raum, Beeinträchtigung der Disciplin, Ueberbürdung des schon heute mit Verantwortungen mancherlei Art stark belasteten Schiffsführers etc. sind unseres Erachtens Gründe so schwerwiegender Natur, dass man nur erwarten könnte, das Reichsamt des Innern möge seinen

Vorschlag zurückziehen. Da der Nautische Verein zu Hamburg und wahrscheinlich später auch der Deutsche Nautische Verein zum Heimschaffungsgesetz Stellung nehmen werden, wird sich noch Gelegenheit bieten, auf das Thema zurückzukommen.

Als sich im Februar d. J. der Deutsche Nautische Verein sehr eingehend mit der „**Abänderung der Befähigungsvorschriften für Maschinisten**“ beschäftigte, sprach man sich mit wenigen Ausnahmen für eine grundsätzliche Scheidung der Maschinisten I. und II. Classe von denen III. und VI. Classe aus. Im Rahmen einer kurzen Abhandlung lassen sich nicht annähernd alle für den Antrag zum Ausdruck gebrachten Gedanken erwähnen. Veranlasst wurde die Debatte durch den Kieler Nautischen Verein, dessen Delegirter den Mangel an Maschinisten III. Classe in der Ostsee dadurch erklärte, dass einerseits Maschinistenanwärter, welche die höhere Carrière einzuschlagen wünschen, gleich das II. Examen machen, während die aus dem Heizpersonal hervorgegangenen Maschinisten sich mit dem IV. Patent begnügen, weil es für ihre Zwecke genügt. Hieraus erklärt sich ohne Weiteres der Mangel von Maschinisten III. Classe. Ohne unseren Standpunkt zu präcisiren, mag erwähnt werden, dass sich das in Hamburg domicilirte »Seemaschinen-



Collegium von 1891: ebenfalls mit der Abänderung der Prüfungsvorschriften lange und eingehend beschäftigt hat. Das Ergebniss dieser Berathungen war folgende am 3. October angenommene Resolution:

»Das Seemaschinen-Collegium von 1891, Hamburg, hält das Fallenlassen der Prüfung III. Classe und das Ertheilen dieses Patents auf Grund einer entsprechenden Fahrzeit mit dem Pat. IV. Classe nicht für practisch, sondern empfiehlt die einheitliche Ertheilung eines provisorischen Patents in allen vier Classen nach 24 monatlicher Fahrzeit als Wachtmachinist mit dem provisorischen Patent. Dabei würde zur Zulassung zur Prüfung der IV. Classe eine 36 monatliche Dienstzeit (24 Monat Maschinenwerkstatt und 12 Monat auf Dampfschiffen) genügen. III. Classe eine 48 monatliche Dienstzeit (36 Monat Maschinenwerkstatt und 12 Monat Fahrzeit auf Dampfschiffen.) II. Classe eine 60 monatliche Dienstzeit (36 Monat Maschinenwerkstatt und 24 Monat Fahrzeit im Maschinenpersonal von Dampfschiffen.) Das provisorische Patent II. Classe berechtigt zum Einjährig-Freiwilligen Dienst bei der Kaiserl. Marine. Mit Erlangung des zweiten Vollpatents ist gleichzeitig die Vorbedingung zur Zulassung zur Prüfung der I. Classe gegeben. — Für die Erlangung des Vollpatents III., II. und I. Classe muss die 24 monatliche Wachtmaschinen-Dienstzeit auf Seedampfschiffen nachgewiesen werden.«

Wir werden bei Gelegenheit noch später auf den Gegenstand zurückkommen.

Die an anderer Stelle veröffentlichte **Oberseeamtsverhandlung** giebt an dieser Stelle noch zu einigen Bemerkungen Veranlassung. Ganz abgesehen davon, dass mal wieder der Antrag eines Reichscommissars entgegen dem Beschluss eines Seeamts vom Reichsoberseeamt vollständig abgewiesen ist, auch unberücksichtigt darum, dass es sich gerade um den Herrn Reichscommissar Capt. z. See z. D. v. Treuenfels handelt, dessen Logik wir schon in einem anderen Falle Gelegenheit hatten anzustaunen, ist die Oberseeamtsverhandlung auch sonst noch sehr interessant. Man untersucht in drei Seeamtsverhandlungen das seemännische Verhalten eines deutschen Capitäns, dem verschiedene Zuwiderhandlungen gegen das Strassenrecht auf See zum Vorwurf gemacht werden und entdeckt schliesslich bei der vierten Verhandlung vor dem Oberseeamt, dass die meisten dem verfolgten Capitän zur Last gelegten Vergehen, von irgend einem anderen, einem Unbekannten begangen sind. Ist Das nicht ein wunderbares und einziges Idyll? Alle für diesen Fall verschriebene Tinte, alle die vielen und schönen Worte, die der Herr Reichscommissar zur Begründung seiner isolirt stehenden Ansicht vom Stapel gelassen hat, könnten unbeschadet um die deutsche seeamtliche Literatur heute noch in ihrem Urquell verweilen. Ja noch mehr, das Reich hätte die Kosten der Reise des Capitäns von Ostasien nach Berlin und zum Theil die Unterhaltungskosten der seeamtlichen Beisitzer sparen können, wenn, ja wenn man besser informiert gewesen wäre. Nun, da weiter

Niemand als der Steuerzahler die zwecklosen Kosten zu decken hat, wollen wir nicht weiter darüber sprechen. — —

Ist vom **französischen Schiffahrtswesen** die Redo, dann denkt Jeder sofort an **Schiffahrts- und Schiffbauprämien**. Das ist vom Standpunkt der meisten Franzosen auch absolut folgerichtig, weil nach ihrer festen Ueberzeugung ohne die staatlichen Unterstützungen die französische Handelsmarine ihre Daseinsberechtigung verlieren würde. Wir vertreten eine entgegengesetzte Anschauung, der schon verschiedentlich Ausdruck verliehen ist. Die französische Handelsmarine stagnirt, nicht weil die Prämien noch zu niedrig, sondern weil sie zu hoch sind. Der freien Kräfteentwicklung ist ein Hemmschuh angebunden, der jeder selbständigen Regung hinderlich ist. Jedoch zur Sache. Das vom Senat und der Deputirtenkammer bewilligte Budget für Schiffahrtssubsidien beträgt im nächsten Jahr 4 800 000 Fr. Schiffbauprämien und 11 300 000 Fr. Navigationsprämien (für jede zurückgelegten 1000 Seemeilen per R.-T.). Im laufenden Jahre sind die daraufbezüglichen Ziffern 4 000 000 resp. 10 600 000 Fr., also eine Gesamtsteigerung von 1 500 000 Fr. Die Subvention für überseeische Dampfer ist mit 26 681 780 Fr. unverändert geblieben.

Die Handelskammer von Dünkirchen wünscht von der Hafenbehörde zur **Erhöhung der Dampfkrahnbenutzung** für Lösch- und Ladezwecke autorisirt zu werden. Ein daraufbezügliches Memorandum, das bereits der zuständigen Stelle eingereicht ist, hat in der französischen Zeitung »Phare de la Loire« Erwähnung gefunden. Wir entnehmen, dass die jährliche Krahnmiethen nicht durch die Benutzungsgebühren gedeckt wird, sondern sich jährlich ein Deficit von ca. 6000 Francs ergibt. Deshalb wird angeregt, für die Benutzung der 1½ Tons-Dampfkrahne nicht wie bisher 20 Francs täglich, sondern 25, halbtäglich 15 Francs festzusetzen; dagegen für 2 Tonskrahne 30, für solche von 4 Tons Hobefähigkeit 40 Francs für einen Tag. Die Handelskammer beruft sich auf die in Havre und Rouen üblichen Krahnbenutzungsgebühren, die für den täglichen Gebrauch eines 1¼ T. hebenden Krahns 25 Francs kosten. Ferner soll die Benutzungsgebühr für Nacharbeit eine entsprechende Erhöhung erfahren. Das französische Blatt glaubt, der Antrag werde höchstwahrscheinlich bewilligt werden.

Aus **Montevideo** kommt die Nachricht, dass es gelungen sei, die Regierung für den Plan einer **Hafenvertiefung und -Verbesserung** zu interessieren. Es wird beabsichtigt, den sog. regulären Canal auf

24 Fuss 6 Zoll zu vertiefen und ein Trockendock von 656 Fuss Länge zu bauen, das von Schiffen bis zu 26 $\frac{1}{4}$  Fuss benutzt werden könnte. Die Herstellungskosten für die Ausführung des Gesamtplanes sollen 40 Millionen Mark nicht übersteigen. Soweit könnte man nur wünschen, die Nachricht möge möglichst bald von authentischer Seite als richtig bestätigt werden. Jedoch das dicke Ende kommt nach. Der Staat hat, wie gesagt, Nichts gegen die Verwirklichung der erwähnten Projecte einzuwenden, ja, er würde wahrscheinlich schon lange die Initiative in dieser Angelegenheit ergriffen haben, stände ihm nur der Factor in gewünschter Höhe zur Verfügung, ohne den überhaupt nicht mit dem Bau begonnen werden kann. Mit anderen Worten, es mangelt der uruguanischen Hauptstadt an Geld. Um nun über dieses Ausgleichmittel von Angebot und Nachfrage in erwähnter Höhe, 20 Mill. Mark, verfügen zu können, soll angeblich beschlossen werden, den Ausfuhrzoll um 3 %, den Einfuhrzoll um 1 % zu erhöhen. Die somit gesteigerte Einnahme an Zollgebühren, deren Bestreitung den Ausländern zum grössten Theil überlassen bleibt, dürfte dann dem Baufonds zugetheilt werden, wodurch die Möglichkeit gewährt ist, die Hafenverbesserungen auf Staatskosten in Angriff zu nehmen. Vollenden, wollen wir noch nicht sagen, denn es könnte sich ereignen, dass manche Ladungsverschiffer und -Empfänger vorziehen, anstatt ihre Güter über Montevideo über einen anderen Hafen, etwa Buenos Ayres, in das Innere der Republik Uruguay zu versenden. Der Grenzzoll über Land bliebe wie bisher unverändert, es handelt sich eben nur um die Zollabgabe für aus- und eingeführte Waaren von resp. nach Montevideo. Träte diese Eventualität ein, dann hätte sie eine Verkürzung der durch Zollabgaben in Anschlag gebrachten Summe zur Folge, und der Panama-Canal wäre nicht mehr das einzige unvollendete Culturwerk im Interesse der Seeschifffahrt.

**Nachruf.** Dr. jur. Oscar Gossler, seit 1884 Vorsitzender des Hamburgischen Seeamtes, ist am 9. October im 57. Lebensjahr in Folge eines Herzschlags gestorben. Der Verblichene war in seemännischen Kreisen eine allgemein hochgeachtete und beliebte Persönlichkeit. Bedingten auch die Pflichten seiner hohen Vertrauensstellung, dass er dem Seemann meistens nur dann näher trat, wenn ein geschehener Seeunfall untersucht wurde, so sahen Schiffer, Steuermann und Maschinist in dem Verstorbenen stets einen wohlwollenden Beurtheiler und Richter. Dr. Gossler war kein Schablonenmensch, er war kein trockener Bureaukrat, der sich ängstlich an die Worte des Gesetzes, die ihm alleinige Richtschnur sind, klammert, nein, er be-

urtheilte jeden einzelnen Fall unter Zuhilfenahme seiner langjährig erworbenen Erfahrungen und vermöge seiner grossen Geistesgaben verschieden. Seine Fragen an die vor das Forum des Seeamtes Geladenen waren nicht gestellt, die Befragten in Verwirrung zu bringen oder in die Enge zu treiben, sondern um ihnen Alles, auch Das, was zu ihren Gunsten hätte in die Wagschale geworfen werden können, ins Gedächtniss zu rufen. Diesem Umstand ist nicht zum Wenigsten zu danken, wenn nur selten vom Hamburgischen Seeamt Berufungen an die höhere Instanz erfolgt sind. Wie der Dahingeschiedene hier geschildert ist, wird sein Andenken unter allen Seeleuten, die mit ihm zu thun hatten, weiterleben. Sein Tod hat eine Lücke gerissen, die nicht so bald wieder in gleicher Weise wie bisher ausgefüllt werden wird.

## Der Dortmund-Ems-Canal in seiner Bedeutung für Papenburg.

Von W. Döring.

Ein neuer Verkehrsweg, wie er durch den Dortmund-Ems-Canal geschaffen, ist für uns ein Ereigniss ersten Ranges und nimmt fortwährend unsere ganze Aufmerksamkeit in Anspruch. Es giebt nämlich nicht blos einen Emshafen bezw. zwei, Emden und Leer, sondern als Dritter im Bunde reiht sich dazu mit vollster Berechtigung unsere Stadt, die Stadt Papenburg an. Für diese besitzt der Canal eine Wichtigkeit, die sich fast in die Worte zuspitzt: *be or not be*. Wie die Verhältnisse jetzt liegen, bringt der Canal für uns mehr Nachtheile wie Vortheile. Das ist aber für uns, die wir so wie so einen schweren Kampf ums Dasein kämpfen müssen, sehr schlimm. Beispielsweise Schiffe, deren Ladungen nach Papenburg bestimmt waren, kamen früher auch sämmtlich nach Papenburg, nachdem die grösseren Schiffe zwar auf 3,7 m Tiefgang bei Leerort geleichtert hatten, denn mehr Wasser hat die Ems nicht auf der Strecke Leerort-Papenburg. Jetzt kommt es aber schon vielfach vor, dass Schiffe, deren Ladungen beispielsweise nach Münster bestimmt sind, Emden anlaufen, hier die Ladung in Canalschiffe umladen, und sie so direct nach Münster geschafft wird. Dass solche Erscheinungen uns mit banger Sorge für die Zukunft erfüllen, ist sehr erklärlich. Indess gut Ding will gut Weile haben; aller Tage Abend ist noch nicht gekommen. Dass die Königliche Regierung keine Mittel scheut, den Canal bezw. das Fahrwasser der Ems auch für sehr grosse Schiffe fahrbar zu machen, ersehen wir zu unserer grossen Freude aus No. 34 der »Hansa«. Es heisst daselbst: »Durch die in den letzten Jahren mit

einem Kostenaufwande von 594 000  $\mathcal{A}$  vorgenommenen Baggerungen auf der Emastrecke von Emden bis zur Klock, d. h. im ostfriesischen Gatlje, wird bis zum kommenden Herbst eine etwa 200 m breite und 8 m tiefe Fahrstrasse von See nach dem Emdener Aussenfahrwasser geschaffen werden; letzteres ist ebenfalls 8 m tief. Die kürzlich zwischen der Regierung und dem Norddeutschen Lloyd wegen Anlaufens von Emden durch die nach Ostasien fahrenden Reichspostdampfer gepflogenen Verhandlungen haben nun ergeben, dass die genannten Abmessungen des Fahrwassers unzulänglich für den Verkehr der in Betracht kommenden Schiffe sind. Die Regierung hat die Wasserbauinspection deshalb angewiesen, die weitere Vertiefung der Ems (zunächst bis 8½ m) sofort in die Wege zu leiten und hierfür 300 000  $\mathcal{A}$  aufzuwenden. Die Ausgestaltung der Ems soll soweit fortgesetzt und derart beschleunigt werden, dass die transatlantischen Dampfer etwa in 2 Jahren Emden anlaufen können, um hier namentlich rheinisch-westphälische Industrieerzeugnisse, die über den Dortmund-Emscanal anlangen, einzunehmen. Wie gesagt, wir freuen uns, dass die Regierung so energisch vorgeht, die Ems für grosse Schiffe fahrbar zu machen; dies ist nothwendig, wenn der Canal überhaupt seinen Zweck erfüllen soll. Die Consequenz davon ist, dass auch die obere Strecke der Ems, soweit sie von Soeschiffen befahren wird, Leerort-Papenburg, begradigt und entsprechend vertieft wird. Die Begradigung ist schon aus dem Grunde dringend nöthig, weil die Schleppzüge sonst allerlei Fährlichkeiten ausgesetzt sind. Es ist wohl zu beachten, Papenburg hatte bis dahin, wegen seiner ausserordentlich günstigen Lage, weil weit ins Binnenland hinein und wegen der hier herrschenden sehr günstigen Arbeiterverhältnisse von den Emsbäfen den bei weitem grössten Schiffsverkehrsverkehr bezw. den grössten Import, namentlich in Holz. Eine der grössten deutschen Firmen, Brüggmann & Sohn aus Dortmund, hat deshalb ihr Geschäft von Holland nach hier verlegt. Wohlgemerkt, dies ist alles geschehen, ungeachtet die Wasserverhältnisse hier durchaus nicht günstig für sie waren; denn auf der bezeichneten Strecke ist nur, wie oben bereits bemerkt, eine Wassertiefe von 3,7 m, so dass grössere Schiffe, um nach hier zu kommen, zuvor in Leerort leichtern müssen. Wir leben nun in der sichern Hoffnung, dass durch Herstellung des Dortmund-Ems-Canals die Wasserverhältnisse sich hier günstiger gestalten werden, und haben wir dieserhalb auch keine, ich darf hinzufügen, fast unerschwingliche Opfer gescheut. Auch die Regierung hat sich von denselben Gedanken leiten lassen: denn seitens derselben wird hier eine Seeschleuse mit einem Kostenaufwande von 750 000  $\mathcal{A}$  gebaut. Für die dadurch nothwendig werdende Verbreiterung und

Vertiefung des Canals, der von der Seeschleuse zur Stadt führt, hat die letztere 500 000  $\mathcal{A}$  aufzuwenden. Die Tiefe der Schleuse beträgt 5,50 m. Es folgt also ganz von selbst, wenn die Schleuse voll und ganz nutzbar gemacht werden soll und das ist doch der Zweck, weshalb sie mit einem solchen Kostenaufwande gebaut wird, dass denn auch die Ems auf der Strecke Leerort-Papenburg auf dieselbe Tiefe gebracht werden muss. Wenn dies geschehen, erst dann kann Papenburg ein Umschlagshafen werden für Güter, wovon es gewünscht wird, dass sie möglichst schnell ihren Bestimmungsort erreichen. Eine Zeitersparniss von 1 bis 2 Tagen würde dadurch erreicht werden, und das ist unter Umständen von der allergrössten Wichtigkeit. Hierbei ist nicht zu übersehen, dass Schiffe für dieselbe Fracht, wofür sie nach Emden kommen, auch nach Papenburg fahren. Wie wir hören, haben die Interessenten in Dortmund es ebenfalls längst erkannt, dass dies nothwendig ist und sind auch in diesem Sinne thätig.

### Gesetzgebung und Rechtsprechung in England.

Mitgetheilt von Dr. C. H. P. Inhälsen, Advokat, London.

(Schluss.)

«Crimping» spielte eine Rolle auch in der folgenden Sache. Der Schiffer eines in San Francisco liegenden Schiffes beauftragte einen »crimp«, ihm eine Mannschaft zu besorgen, mit dem Hinzufügen, dass ein Vorschuss von \$ 40 (£ 8.5.8) gezahlt werden würde. Der crimp — Namens Herman — liess sich von einem der von ihm besorgten Matrosen — Fred. Miller — den folgenden Schein ausstellen, welcher nicht von dem Schiffer gezeichnet war: »\$ 40, San Francisco, 11. April 1898. Empfangen an Bord des Schiffes »Hutton Hall«, Fred. Miller, als Seemann, welcher bekennt angemustert zu sein und einen Vorschuss von \$ 40 erhalten zu haben und welcher hiermit diesen Schein Herrn Herman cedirt. Gegen erhaltene Valuta cedire ich hiermit diesen Schein an Herrn Herman. — Fred. Miller.« Beim Eintreffen des Schiffes in England bot der Schiffer dem Matrosen Miller den Betrag seiner Heuer, abzüglich im Voraus gezahlter £ 8.5.8 an. Miller weigerte sich, diese Kürzung zu gestatten und behauptete, er habe von Herman überhaupt kein Geld, sondern nur einige kleinere Ausstattungsgegenstände erhalten, eine Behauptung, welche nicht unwahrscheinlich klingt, wenn man erwägt, dass Miller niemals zuvor auf See gewesen war und mithin mit den besonderen Geschäftsgebräuchen eines crimp nicht bekannt sein konnte. Miller verklagte den Schiffer in England und die erste Instanz entschied, dass zu Folge des § 140 der Merchant Shipping Act 1884 nur £ 4.2.10 — nämlich die



Heuer für einen Monat und eine kleine Kursdifferenz — gekürzt werden könnten. Der Schiffer gab sich mit dieser Entscheidung nicht zufrieden und liess die Sache dem High Court of Justice vorlegen. Der High Court ist zu der Ansicht gelangt, dass der Schiffer berechtigt ist, die volle Summe zu kürzen, welche derselbe an Herman zahlte. »Am 26. Januar 1899, heisst es in den Entscheidungsgründen, wurde in Sachen Ritchie c. Larsen entschieden, dass die §§ 123 und 140 des Merchant Shipping Act 1894 nicht behindern, dass Seeleuten als Bedingung ihrer Anmusterung in ausländischen Häfen Vorschüsse gezahlt werden, selbst wenn sich ein britischer Consul am Platze befindet. Die alte gesetzliche Vorschrift (8 Geo. I c. 24 s. 7), auf welche sich der Vertreter des Matrosen berufen hat, gilt nicht für die Anmusterung von Seeleuten im Auslande, sondern nur für Seeleute, welche sich bereits auf dem Schiffe befinden. Die Bestimmung will diese Seeleute veranlassen, auch für die Rückreise auf dem Schiffe zu verbleiben: sie behindert den Schiffer nicht, in einem ausländischen Hafen einen Seemann unter der Bedingung anzumustern, dass eine bestimmte Summe beim Eintreffen an Bord und der Rest nach Vollendung der Reise gezahlt werden soll. Selbst wenn diese Auffassung nicht richtig sein sollte, würde jedenfalls nur eine Geldstrafe beigetrieben werden können: der Seemann würde nicht in der Lage sein, auf seine volle Heuer zu klagen. Der Vertreter des Matrosen hat ferner vorgetragen, dass zu Folge des § 163 des Merchant Shipping Act 1894 ein Vorschussschein dem Seemann gegenüber ungültig sei, und dass selbst wenn dies nicht für alle Fälle zutreffen sollte, jedenfalls im vorliegenden Falle eine ungültige Transaction vorliege. Nun sind Vorschüsse und Vorschussscheine in einem vorhergehenden, besonderen Abschnitte des Gesetzes abgehandelt, es ist daher kaum denkbar, dass ein Paragraph in einem nachfolgenden Abschnitte eine Abänderung herbeiführen sollte. Wenn der § 153 Zuweisungen ausdrücklich ausnimmt, so war dies nöthig, weil Zuweisungen ohne Zweifel Cessionen sind. Würden Vorschussscheine unter die Bestimmung fallen, so sollte man annehmen, die im § 140 Ziffer 1 autorisirten Vorschussscheine würden ausgenommen werden; dies ist indessen nicht der Fall. Sieht man vom § 140 ab, so giebt es keine gesetzliche Bestimmung, welche es dem Schiffer verbietet, mit einem von ihm im Auslande angemusterten Seemann zu vereinbaren, dass letzterem beim Eintreffen an Bord ein Vorschuss gezahlt werden soll. § 163 kann nicht an den Seemann geleistete Zahlungen, sondern nur Zahlungen betreffen, welche für ihn oder in seinem Auftrage an eine andere Person gemacht sind und zwar nur dann, wenn der Seemann seine Heuer vor der

Fälligkeit cedirt oder Vollmacht erteilt, die Heuer in Empfang zu nehmen. Vorschussscheine sind nun eigentlich keine Cessionen. In der Regel verpflichtet sich der Schiffer unter Bedingungen einer dritten Person, dem Inhaber des Scheins. Allerdings ist entschieden worden, dass Vorschussscheine, welche Zahlung an den Seemann oder Order versprechen, — somit bedingt — nicht ungotiabel sind. Die Scheine können indessen so formulirt sein, dass sie direct an die dritte Person — entweder unter ihrer Benennung oder bei Erfüllung einer Bedingung seitens derselben — zahlbar sind. Von dem Schiffer gezeichnete Vorschussscheine der gewöhnlichen Form können nicht einfach als Cessionen seitens des Matrosen aufgefasst werden. Es giebt ausserdem noch einen anderen Grund, weshalb diese Urkunden nicht unter den § 163 fallen. Dieser Paragraph spricht von einer Heuer, welche fällig ist oder doch anwächst; dies tritt nicht ein, bevor der Dienst begonnen hat. Eine Summe, welche vereinbarter Maassen gezahlt werden soll, wenn und sobald als der Seemann an Bord eintrifft, wächst vor seinem Eintreffen an Bord nicht zu, obschon die Summe, falls sie fällig wird, als Theil der Heuer anzurechnen ist. § 163 bestimmt auch nicht — wie es im § 140 geschieht — dass eine auf Grund der Urkunde geleistete Zahlung nicht an der Heuer gekürzt werden darf und dass der die Zahlung Leistende den Seemann nicht belangen und ihm gegenüber nicht compensiren kann. Eine Zahlung auf Grund einer Cession, vor ihrer Ungültigkeitserklärung oder auf Grund einer Vollmacht, vor ihrem Widerruf, ist daher rechtsgültig. Wenn eine Vollmacht für nicht unwiderruflich erklärt wird, so heisst dies, dass der Umstand, dass der Bevollmächtigte ein Interesse an dem Geld hat, den Widerruf nicht ausschliessen soll; es heisst indessen nicht, dass widerrufen werde, nachdem auf Grund der Vollmacht gezahlt ist. Ebenso werden Cessionen nicht für ungültig erklärt, sondern es wird nur die Möglichkeit gegeben, sie für ungültig erklären zu lassen und dies ist ausgeschlossen, sobald auf Grund der Cessionen gezahlt ist. Mag der vom 11. April 1898 datirte Schein eine Cession sein oder nicht und mag die cedirte Summe noch nicht fällige Heuer sein oder nicht, jedenfalls ist es eine Vollmacht, die Summe in Empfang zu nehmen. Da nicht bestritten wird, dass der Schiffer die Summe an Herman zahlte, hat der Schiffer auf die Heuer eine gültige Theilzahlung geleistet und es giebt keine gesetzliche Bestimmung, welche den Matrosen berechtigt, nochmalige Zahlung zu verlangen. Der Schiffer ist befugt, die volle Summe zu kürzen, welche er an Herman zahlte.« (Rowlands c. Miller. High Court of Justice. 20. Februar 1899).

## Zur Geschichte des nautischen Unterrichts und der Navigationsschule in Hamburg.\*)

Von Dr. F. Bolte.

Die Errichtung öffentlicher, staatlicher Unterrichtsanstalten für die Navigationswissenschaften ist noch eine verhältnissmässig junge Einrichtung. Zwar haben zu allen Zeiten in den Seefahrt treibenden Handelsstädten Unterrichtscurse bestanden, auf welchen sich die jungen Seeleute nach mehrjähriger practischer Dienstzeit zur See diejenigen Kenntnisse aneignen konnten, welche zur Navigirung eines Schiffes erforderlich waren; aber dieser Unterricht lag gänzlich in den Händen von Privatlehrern, welche sich in der Regel darauf beschränkten, gegen ein bestimmtes, vom Schüler zu zahlendes Honorar in rein mechanischer Weise die allergewöhnlichsten Rechnungen der »Steuermannskunst« ohne Begründung an der Hand von Beispielen ihren Schülern vorzuführen. In Hamburg speciell waren es ausser einigen Schiffscapitänen und Steuerleuten besonders die »Schreib- und Rechenmeister« der Kirchenschule, sowie einige andere Schullehrer, welche sich den Unterricht der jungen Seefahrer angelegen sein liessen.

Das älteste Zeugniß für die Auffassung, welche vor Einrichtung einer staatlichen Navigationsschule hinsichtlich des Umfangs und des Inhaltes der von einem Schiffsführer zu verlangenden Kenntnisse herrschte, besitzen wir in dem in plattdeutscher Sprache im Jahre 1655 in Hamburg herausgegebenen »Wechwyser tho de Kunst der Seevaert« mit großem »Flyte gestellet Calcoleret unde im Druck gegeben durch Hans »Tangermann/Leffhebber der Mathemat: Ock Schryff- und »Reken Mester in Hamburg.«

\*) Aus Anlass des 150jährigen Bestehens der Hamburger Navigationsschule sind zwei Festschriften veröffentlicht. Die Eine ist von der Hamburger Deputation für Handel und Schifffahrt herausgegeben, die Andere von Herrn Dr. Schulze, dem Director der Lübecker Navigationsschule »der Collegin zur 150jährigen Jubelfeier gewidmet«. Da beide Werke nur eine verhältnissmässig geringe Auflage haben, also der Inhalt nur einem an Umfang beschränkten Leserkreise bekannt sein dürfte, findet nachstehend eine Arbeit Aufnahme, die in der Hamburger Festschrift veröffentlicht ist und Herrn Dr. Bolte zum Autor hat. Wir werden gelegentlich auch aus der von Herrn Dr. Schulze verfassten Abhandlung einige Auszüge geben; bemerkt mag noch werden, dass in der von der Deputation für Handel und Schifffahrt herausgegebenen Festschrift, ausser einem Vorwort, das der Präses der Behörde, Herr Senator O'Swald, vorausschickt, folgende Themata enthalten sind: I. Die Hamburgische Navigationsschule in den ersten Jahrzehnten ihres Bestehens. Von Senatecsecretär Dr. Hagedorn. II. Der nautische Unterricht in der Hamburgischen Navigationsschule von 1749 bis 1899. Von Director Theo. Niobour. III. Zur Geschichte des nautischen Unterrichtes und der Navigationsschule in Hamburg. Von Oberlehrer Dr. F. Bolte. Mit den Bildnissen von R. Woltmann und C. Rümker. IV. Der Einfluss des physikalischen Wissens auf die Praxis des Seeverkehrs während der letzten Hälfte unseres Jahrhunderts. Von Wirklichem Geheimen Admiraltätsrath Professor Dr. Neumayer. V. Die Verwerthung der täglichen Chronometervergleichen auf See für die Bestimmung der Zeit des ersten Meridians bei drei Chronometern. Von Oberlehrer Dr. F. Bolte. VI. Beilagen: A. Verzeichniss der Bücher, Instrumente, Karten und Handschriften der Hamburgischen Navigationsschule im Jahre 1802. B. Die Lehrer der hamburgischen Navigationsschule. C. Zur Statistik der Hamburgischen Navigationsschule. D. R.)

Hierin schreibt er im ersten Capitel:

»So ein Stüermann . . . muth vor allen Dingen weeten  
»ayne Getyde wol tho reken/ock wat Maen up yder Plaets  
»hoch Water maket/und wo de Ströme longest de Kosten  
»fallen/ock den Strom wol weeten tho kavelen/dessgelyken  
»de Wyde van twee Plaetsen/dar men ys/beth tho de Plaetsen  
»dar men begehet hen tho segeln/ock wat Streck vant Compass  
»datsülvice Landt van enen licht/um sinen rechten Koers  
»larna tho stellen. . . . Baven disse vorgeschrevene Dingen  
»behöret ein Stürman/fundamentaliter tho verstahn (Insünder-  
»heit de sick up ferne und lange Reisen will begeven/Als  
»Westindien, Guinea, Brasilien und Ostindien etc.) de Hoch-  
»mehting der Sünne und Sternen/de Misswysinge der Cum-  
»passen/de Längde und Brede/ock was Koers und wo wyt  
»eine begehrde Plaets van de ander licht/Im gelyken de wahre  
»Up- unde Underganck der Sünne tho reken/syn Bestyck in  
»de wassende graede Kaert tho setten/und thou lesten ein  
»Journal daraver tho holden.«

Zugleich erfahren wir aus der in naiver Sprache geschriebenen Vorrede manch interessanten Hinweis auf die damaligen Verhältnisse des nautischen Unterrichtes in Hamburg. Darnach musste Tangermann, welcher selbst mehrere Jahre zur See gefahren, in Folge eines Unglücksfalles seinen Beruf aufgeben und sich, wie er sagt, seine Nahrung auf dem Lande suchen. »Denn ick my hier tho Hamburg hebbe gesettet/een »Schoel tho holden/um de Jögent Schryff- und Reken tho »lehren/nu syn oenige Seevaerende Persohnen/so my vörhen »gekent in wehrender Tydt kunnt worden/sind tho my ge- »kahmen/und begehren van my tho lehren/nicht alleene Schryff- »unde Reken/sündern ock de Kunst der Navigatie, hebbe my »dartho lahten bereden/und so Gottloff nderwysset.«

Nach der ganzen Anlage des Buches dürfen wir annehmen, dass Tangermann selbst weit über der durchschnittlichen Bildung der damaligen Seefahrer gestanden hat; in der That bietet er in der Vorrede seinen Unterricht nicht nur denjenigen an, »so nicht lange Tydt hefft, um tho lehren, doch Passing »up myne Kaertien«, sondern er will auch »mit de Arithmet »edder Reken-Kunst/denn men kan alle Dingen scharper unde »genauwer dardorch hebben/um eine billicken Recompens »gerne deenen unde wilferdich syn.«

Es ist für die Entwicklung des Navigationsunterrichtes in Hamburg von grosser Bedeutung gewesen, dass die mit der Pflege der Seewissenschaften und ihrem Unterrichte Betrauten in der im Jahre 1690 gegründeten »Kunstrechnungsliebenden Societat«, der späteren »Gesellschaft zur Verbreitung der mathematischen Wissenschaften in Hamburg« (seit 1877 »Mathematische Gesellschaft«) ein fruchtbares Feld der Anregung und Belehrung gefunden haben. Hierin ist wahrscheinlich auch die Erklärung für die Thatfachen zu suchen, dass Hamburg nicht nur allen andern Seeuferstaaten um mehr als 60 Jahre voraus mit der staatlichen Einrichtung einer Navigationsschule vorgehen, sondern auch zuerst in Deutschland den Weg eines gründlichen, auf mathematischer Grundlage aufgebauten nautischen Unterrichtes beschreiten konnte und zwar mit solchem Erfolge, dass sowohl Preussen als auch Bremen sich bei der Eröffnung ihrer staatlichen Navigationsschulen die Hamburger Einrichtung zum Muster nahmen.

Zum Beweise, wie ernst es der erste Lehrer der im Jahre 1749 eröffneten Navigationsschule, Gerlof Hiddinga, mit dem ihm übertragenen Amte nahm und wie weit er sich von dem handwerksmässigen Abrichten der damaligen Zeit fern zu halten suchte, mag die Stelle aus dem sogenannten Jahrbriefe der mathematischen Gesellschaft dienen, welchen Hiddinga am 25. Juni 1758 als Jahresverwalter derselben verfasst hat:

» . . . . Ueberdem habe ich meine Kunstgedanken schon geraume Zeit fahren lassen müssen, weil mir im Jahre 1749 von einem hochwohlblichen Collegio der hiesigen Hamburgischen

Admiralität aufgetragen ist, auf ihre Kosten 24 junge Leute in der Navigation oder Steuermannskunst zu unterrichten. Nun ist es aber zur Genüge bekannt, dass die Navigation ihren Ursprung aus der Arithmetik, Geometrie, gemeinen und sphärischen Trigonometrie, sphärischen Astronomie und Chronologie herleitet, und man also eine genaue Erkenntniss von diesen Wissenschaften haben muss, wenn man die Navigation jungen Leuten mit Nutzen beibringen soll . . .

Indessen kann es keinem Zweifel unterliegen, dass bei der grossen Mehrzahl seiner Schüler Hiddinga sich in seinen Zielen bescheiden musste; wenigstens lässt der in der Bibliothek unserer Navigationsschule handschriftlich vorhandene Leitfaden des Hiddinga'schen Unterrichtes, in welchem wir wohl das Wesentliche seines Unterrichtsstoffes zu suchen haben, vermuthen, dass es ihm bei seinen Schülern weit mehr auf das »Können« als auf das »Kennen« angekommen ist. Die Unterrichtsprache, in welcher in Folge dessen auch dieser Leitfaden abgefasst ist, ist die holländische, da dieselbe zu damaliger Zeit dem niederdeutschen Seemann geläufiger war, als das Hochdeutsche.

Auch in den von seinem Nachfolger J. J. Früchticht herausgegebenen Leitfaden für den nautischen Unterricht (»De kleine Zeemanns Wegwyzer of the Kunst der Stuurlieden« 1775 und »Voorbeelden en Regelen« 1790) ist ein pädagogischer Fortschritt nach der Richtung der Vertiefung und Begründung nicht zu finden.

In diese Zeit fallen auch die Bestrebungen der »Hamburgischen Gesellschaft zur Beförderung der Künste und nützlichen Gewerbe«, den nautischen Unterricht in Hamburg mit den Fortschritten der nautischen Wissenschaften in Einklang zu bringen, welche durch die Breitenbestimmung nach der Methodo von Douwes und besonders seit der Verbesserung der Mondtafeln in dem Problem der Mondstrecken eine im Interesse der Längenbestimmung sehr wichtige Erweiterung erfahren hatten. Auf ihre zu diesem Zwecke gestellte öffentliche Preisaufgabe »Vorschlag zu einem vollständigen Unterricht in der Schifffahrt, darinn auch die nähere Anwendung der neueren Erfindungen aus der Sternkunde den Ort des Schiffes zu bestimmen, begriffen wäre«, ging 1785 eine Abhandlung von dem Schiffscapitän C. G. D. Müller aus Stade ein, welche so sehr den Beifall und die Zustimmung kompetenter Kreise fand, dass dieselbe nicht nur mit einem Preise gekrönt, sondern auch im folgenden Jahre auf Kosten der Gesellschaft im Druck herausgegeben wurde. In dieser Schrift besitzen wir zugleich eine für die Beurtheilung des Bildungsganges der Steuerleute und Schiffsführer gegen Ende des 18. Jahrhunderts interessante Darstellung:

»Der gegenwärtige Kauffahrteischiffer, in Deutschland, Holland, und vielleicht kann ich sagen dem grössten Theil der nordischen Nationen, dient, wenn er glücklich ist, zuerst einige Jahre bei einem Anverwanten als Cajütenwächter, oder nur auf einem Schiffe, auf dem irgend ein ihm oder seinen Eltern bekannter Mensch fährt, und lernt in dieser Zeit von der Schifffahrt gerade Nichts. Endlich sucht er, der oft unvernünftigen Behandlung seines Schiffers oder Capitäns überdrüssig, nicht allezeit aus Wahl, seine Zuflucht bei der Schiffsarbeit.

So bald er glaubt ein Seegel handtieren, einige Stücke des laufenden Zeuges scheeren, im Nothfall ein bisgen Splissen, und Knotenschlagen, einen Riemen in einem Boot führen zu können und sich dem Tagel entwachsen fühlt, fährt er als Matroze . . . Nach einigen Reisen fasst er den Entschluss, sich den Tiefen der Geheimnisse der Steuermannskunst zu nähern. Sein Lehrmeister, ein Dorfschulmeister, lehrt ihn für einen billigen Preis, nach einer alten sogenannten Schatzkammer die ganze Steuermannskunst in einer vielleicht nicht beträchtlich langen Zeit, während welcher er sich von seinen Reisen er-

holt. Höchst wahrscheinlich zeigt er ihm einige Geheimnisse; worauf er schwört, es wisse sie niemand, ausser seinem Lehrmeister, als er. Alles das wird ihm gewöhnlich nicht gelehrt, sondern er wird dazu abgerichtet, bei diesem und jenem Worte eine Handlung vorzunehmen, z. B. eine Zahl aufzusuchen in einer Tafel, sie auszuschreiben usw. Mit vieler Mühe, doch gewöhnlich ohne sonderliches Kopfbrechen lernt er endlich was zum alltäglichen Gebrauch unumgänglich gehört: Nach einem Koppelbrett die Pinne einer Wache auf einen Strich bringen, oder gar die Curse eines ganzen Etmals koppeln; er weiss viel, wenn er es auf einem Koppelblatt thun kan. Noch lernt er aus der Mittagshöhe die Breite finden, auch allenfalls das Alter des Mondes berechnen. Wenn er bis zur Stromkaveling gelangt sein sollte, so ist zehn gegen eins zu wetten; dass er sie für Geheimniss hält.

Er kauft nun allenfalls, wenn ihm nicht vorher ein Vorurtheil gegen Bücher beigebracht ist, ein Besteck Boekje, und verheuert sich auf ein Schiff. Er hat vielleicht Gelegenheit, einen alten Gradbogen, oder Davisquadranten, oder wenn er dem Glück im Schoos sitzt, einen Spiegeloctanten mit Transversalen von 5 zu 5 Minuten, oder gar von 10 zu 10 Minuten getheilt, zu erhalten. Nun geht er in See . . .

In voller Würdigung des hohen Werthes eines gründlichen, auf Verständniss beruhenden Navigationsunterrichtes blieb aber die Patriotische Gesellschaft bei der Veröffentlichung der Müller'schen Vorschläge keineswegs stehen, sondern sie veranstaltete von 1785 ab in jedem Winter auch Unterrichtscurse über die theoretischen Vorkenntnisse der Navigation, welche von Brodhagen im Baumhause abgehalten wurden. Indessen war der practische Nutzen dieser Bestrebungen für die Seeschifffahrt doch nur ein sehr geringer, denn wenn auch die Anzahl der Zuhörer in einzelnen Jahren bis auf 50 und 60 stieg, so hielten sich die wirklichen Seeleute doch im Allgemeinen fern, und auch der Versuch, durch Stiftung von fünf Prämien im Betrage von je 30 Mark auf den Ehrgeiz der jungen Leute einzuwirken, hatte ebenfalls nicht den gewünschten Erfolg. Unter diesen Umständen beschloss die Patriotische Gesellschaft 1797, die Vorträge eingehen zu lassen.

In der der Admiralität unterstellten Navigationsschule war inzwischen der Unterricht ohne Unterbrechung von Früchticht fortgesetzt worden. Als aber im Jahre 1810 Hamburg dem französischen Kaiserreiche einverleibt wurde, hörte derselbe gänzlich auf, und damit findet die erste Periode in der Entwicklung der Schule ihren Abschluss.

Als mit dem Aufblühen von Handel und Schifffahrt sich das Bedürfniss nach einer Wiedereröffnung der Schule geltend machte, fanden die Bestrebungen, welche auf eine Vertiefung des nautischen Unterrichtes gerichtet waren, wiederum eine thatkräftige Unterstützung bei der Hamburgischen Gesellschaft zur Beförderung der Künste und nützlichen Gewerbe, indem von ihr die Examinatoren für die beim Abgange von der Schule abzuhaltenden Prüfungen ernannt wurden. Der Unterricht wurde an Stelle des früheren, nunmehr im hohen Greisenalter stehenden Lehrers Früchticht im Jahre 1817 dem Lehrer J. M. Müller übertragen, welcher bis dahin in Reinbeck ein Privat-Institut geleitet hatte, und ihm die ehemalige Bürger-Wache beim Altonaer (— Millern —) Thor als Schule und Wohnung eingerichtet. Auch die mathematische Gesellschaft, welche zu Anfang dieses Jahrhunderts besonderes Interesse auf die Pflege der angewandten Mathematik legte, nahm sich mit grossem Eifer der Sache des Navigationsunterrichtes an und beschloss, für die neu organisirte Schule ein Lehrbuch auszuarbeiten, welches entgegen der auf schablonenhafter Anwendung unverstandener Gedächtnissregeln beruhenden Anordnung der meisten nautischen Lehrbücher in systematischem Aufbau auf der Grundlage der Mathematik das gesammte Gebiet der nautischen Kenntnisse enthalten sollte, welche nach



den Ansprüchen der damaligen Seeschifffahrt im Interesse einer sicheren Navigirung von den Schiffsführern und Steuerleuten zu verlangen waren. Insbesondere aber war es der seit 1811 in Hamburg thätige, um die Hamburger Navigationschule so hochverdiente Wasserbau-Director Reinhold Woltman, welcher in dieser Zeit mit grossem Erfolge in die Gestaltung der Anstalt eingriff, indem er nicht nur den grössten Theil des im Jahre 1819 erschienenen »Handbuches der Schifffahrtskunde« selbst bearbeitete und für den Unterricht einen ausführlichen Lehrplan, sowie eine Instruction für die Lehrer bearbeitete, sondern auch in den folgenden Jahrzehnten durch seine Thätigkeit als Examinator bei den Steuermannsprüfungen und durch die von ihm unterstützte Auswahl geeigneter Lehrkräfte von gründlicher Vorbildung stets bestrebt war, den nautischen Unterricht auf eine Stufe zu heben, welche der Bedeutung der Schifffahrt für Hamburg entsprach.

(Fortsetzung folgt.)

## Verhandlungen des Reichs-Ober-Seeamts.

Es handelt sich um den Zusammenstoss des Kieler Dampfers »Martha« mit einem chinesischen Fischerboot. Als Reichs-Commissar fungirte Herr Capitän zur See z. D. v. Trauenfels-Flensburg. Der Führer des Dampfers »Martha«, welcher sich in den seeamtlichen vorausgegangenen Verhandlungen hatte vertreten lassen, war persönlich zur Stelle.

Auf Grund der aus den Seeamtverhandlungen resultirenden Angaben, war der Thatbestand folgender:

Der Dampfer »Martha« befand sich auf der Reise am 13. Juli 1897 von Swatow nach Hongkong. In der Nähe vom »Cape of good hope«, zwischen Hongkong und Swatow wurde eine Flottille chinesischer Fischerboote gesichtet und durchlaufen, wobei den Booten nach Möglichkeit ausgewichen wurde. Plötzlich kam der »Martha« ein Boot vor den Bug; sie konnte nicht ausweichen und schnitt nach Aussage der chinesischen Fischer das Boot in zwei Hälften, so dass vier Leute des Fahrzeuges ins Wasser fielen, die jedoch von anderen Fischerbooten gerettet wurden. Ohne sich weiter um das Schicksal der Leute zu kümmern, soll der Capitän Ohlerich angeblich seine Fahrt fortgesetzt, jedoch in Hongkong den Unfall bei dem deutschen Consul angezeigt haben. Der Eigentümer des Fahrzeuges hatte einen Schadenersatz von 215 Teals erhoben.

In der letzten seeamtlichen Verhandlung vom 10. Septbr. v. J. gelangte ein Schreiben des deutschen Consuls in Hongkong, in welchem gemeldet wurde, dass das Antennen chinesischer Fischerboote an der chinesischen Küste etwas ganz gewöhnliches sei, da es die Chinesen als eine Art Sport betrachteten, vor den europäischen Dampfern vorüberzufahren und die Engländer z. B. über derartige Collisionen einfach zur Tagesordnung übergingen. Eine Patententziehung wäre also demnach eine viel zu harte Strafe.

Das Seeamt hatte denn auch in der 3. Sitzung am 26. October v. J. seinen Spruch dahin abgegeben, dass Capitän Ohlerich die Collision wohl verschuldet habe, weil er bei der Annäherung an die Fischerflotte die Fahrt nicht gemindert und auch, als die Collision erfolgt war, die Maschine nicht gestoppt und sich darüber vergewissert habe, ob die Verunglückten gerettet seien. Da aber der Schiffer bisher keinen Seeunfall gehabt habe, wurde ihm, entgegen dem Antrage des Reichs-Commissars, das Schifferpatent belassen.

Gegen diesen Spruch hatte der Reichs-Commissar Berufung eingelegt, die er folgendermassen begründete: Capitän Ohlerich habe einmal gegen das Strassenrecht verstossen, weil bei Annäherung der Fischerflotte die Fahrt des Dampfers nicht vermindert worden sei, andererseits müsse ihm sein Verhalten

nach der Collision zum schweren Vorwurf gemacht werden. Er habe zur Rettung der verunglückten Fischer keine Anstalten gemacht, sondern sie ihrem Schicksal überlassen. Aus den angeführten Gründen fühlte er sich veranlasst, seinen Antrag auf Patententziehung aufrecht zu erhalten.

Capitän Ohlerich aufgefordert, sich über den Vorgang zu äussern, legte diesen in klarer Weise dar. Er war der Ansicht, der Reichs-Commissar überschätze absolut die Bedeutung des Unfalls, da anderenfalls kein Antrag auf Patententziehung erfolgt wäre. Zudem habe die »Martha« das Boot gar nicht umgerannt und dasselbe nicht mit dem Steven, sondern mit der Schiffsseite getroffen. Auch sei das Boot nicht durchgebrochen, sondern habe nur den Mast verloren und habe mit seinen Leuten unversehrt neben der »Martha« geschwommen. Zum Stoppen des Dampfers, wie dies der Herr Reichs-Commissar verlangt, habe daher kein Grund vorgelegen, weil keiner der Chinesen aus dem Boot über Bord gefallen sei. Die Aussagen des Sampanführers vor dem Consulat in Swatow, wie sie in dem Spruch des Seeamtes wiedergegeben, seien entweder Erfindungen oder aber sie beziehen sich auf ein ganz anderes Schiff. Ich, so führte der Schiffer aus, hatte, kurz nachdem ich Swatow verlassen, die Flagge niederholen lassen. Wenn das Boot nun mit einem deutschen Dampfer zusammengestossen, so war es nicht die »Martha«. Es waren ausser mir noch andere Dampfer kurz vorher von Swatow ausgelaufen. Capitän Ohlerich bat schliesslich, dem Antrage des Reichs-Commissars keine Folge zu geben, sondern den Spruch des Seeamtes zu Flensburg zu bestätigen.

Nach nur kurzer Befragung des Oberseeamts, bei der sich der Capitän von der vorteilhaftesten Seite zeigte, zog sich das Collegium zur Berathung zurück; die gleichfalls nicht zulange währte.

Der Vorsitzende verkündete sodann, dass das Ober-Seeamt beschlossen habe, den Spruch des Seeamtes zu Flensburg vom 26. October v. J. zu bestätigen und dem Capitän die Erstattung seiner Reiseauslagen, die er zur Wahrnehmung seiner Interessen gehabt, zuzusprechen. Bei seiner Beurtheilung sei das Ober-Seeamt von der Ansicht ausgegangen, dass eine Verpflichtung zu langsamer Fahrt nur dann eintrete, wenn die Gefahr eines Zusammenstosses vorliege; dies sei aber hier nicht der Fall gewesen. Es liege vielmehr die Wahrscheinlichkeit vor, dass es bei dem Zustande des Schiffes richtig war, die volle Fahrt beizubehalten, da es, weil in Ballast, so dem Ruder besser gehorchte, als dies bei langsamer Fahrt der Fall gewesen sein würde. Ferner schenke das Oberseeamt den Darstellungen des Capitäns Ohlerich Glauben, da die Aussagen der chinesischen Fischer völlig von denen des Schiffers abwichen und es in der That den Anschein gewinne, als handle es sich um einen ganz anderen Dampfer. Nach Angabe der Chinesen sei das Boot gespalten worden und vier Mann ins Wasser gefallen, nach Ohlerichs Aussage handelte es sich überhaupt um keinen Zusammenstoss, auch sei Niemand ins Wasser gefallen, sondern nur der Bootsmast gebrochen. Ferner habe Capitän Ohlerich bei seiner heutigen ersten seeamtlichen Vernehmung ausgesagt, dass das Fischerboot vor der Collision eine Cursänderung vorgenommen habe, und liege hiernach die Verantwortung lediglich auf Seiten des Fischerfahrzeuges. Der Reichs-Commissar habe sich auf den Standpunkt gestellt, dass den Schiffer ein weit grösserer Vorwurf im Hinblick auf sein Verhalten daraus erwachse, dass er nach dem Zusammenstoss nicht gestoppt und den Verunglückten Hülfe geleistet habe. Das Oberseeamt könne dem nicht beitreten. Denn wenn den Aussagen des Schiffers Glauben geschenkt werden müsse, so konnte dieser sich nach dem Unfälle sofort überzeugen, dass irgendwelche Gefahr für das Fischerfahrzeug nicht vorlag. Den Schiffer treffe ein Vorwurf nur für ein förmliches Versehen, indem es seine Pflicht gewesen wäre, dem Fischerboot

seine Nationalität und den Namen zu erkennen zu geben, doch seien letzterem aus diesem Versehen Nachtheile insofern nicht erwachsen, als er tags darauf die Anzeige von dem Unfall bei dem deutschen Consulate in Hongkong erstattet habe und nicht die Absicht hatte, sich seiner Verpflichtung zu entziehen. Das Oberseeramt habe deshalb auf Bestätigung des seeamtlichen Spruches erkannt.

## Deutscher Nautischer Verein.

### Drittes Rundschreiben.

Kiel, den 4. October 1899.

I. Internationale Dampferroute. Am 22. Juli d. J. hat die von dem 30. Vereinstage beschlossene Commission, deren Bildung mir überlassen wurde, betreffs Berathung über internationale Dampfer Routen ihre Sitzung abgehalten. Die Verhandlungen und Beschlüsse der Commission sind in dem anliegenden Protocoll wiedergegeben, nach welchem letzterem ich die Angelegenheit weiter zu fördern suche.

II. Heimschaffungsgesetz. Dem Herrn Staatssecretär des Innern habe ich mit einem Begleitschreiben die seitens verschiedener Mitglieder abgegebenen Ansichten über die Vorschläge, betreffend Abänderung des Heimschaffungsgesetzes übermittelt. Ich gebe die Aeusserungen in der Anlage wieder. In dem Begleitschreiben habe ich gebeten, dass Bestimmungen erlassen werden, nach denen die Heimschaffung straffälliger Seeleute nur im Einverständniss mit dem Führer des betreffenden Schiffes geschehen kann.

III. Kaiser-Wilhelm-Canal. Von dem Herrn Staatssecretär des Innern ist es mir für den Deutschen Nautischen Verein mitgetheilt worden, dass es in der Absicht liegt, den Gebührentarif für den Kaiser-Wilhelm-Canal einer Revision zu unterziehen, und dass zu dem Zwecke im Reichsamte des Innern Verhandlungen mit Vertretern der beteiligten Handels- und Schiffabrtskreise stattfinden sollen.

IV. Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe. Das Gesetz über das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe ist untorm 22. Juni d. J. veröffentlicht. Durch die Fassung ist aus nautischen Kreisen geäusserten Wünschen Rechnung getragen.

V. Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute. Das Invalidenversicherungsgesetz, durch welches der Uebergang der Invaliditäts- und Altersversicherung für Seeleute auf die See-Berufsgenossenschaft und die Schaffung einer besonderen allgemeinen Wittwen- und Waisencasse für die Seeleute ermöglicht wird, ist am 13. Juli d. J. erlassen.

VI. Schulschiffe. Auf den Vereinstagen der Jahre 1875, 1876, 1877 und 1894 hat der Deutsche Nautische Verein die Frage der Einrichtung von Schulschiffen erörtert. In dem 12. Heft der Marine-Rundschau 1898 ist ein Aufsatz von Herrn Capitänleutnant der Seewehr, L. Avenhold, erschienen: »Gute Seemannschaft kein überwundener Standpunkt«, in welchem auf den Matrosenmangel in unserer Handelsmarine hingewiesen wird und Vorschläge zu dessen Hebung gemacht werden. Für die Vereine liegt ein Abdruck dieses Aufsatzes an. Wie ich erfahre, wendet nunmehr auch der Deutsche Flottenverein sein Interesse dieser Angelegenheit zu.

Im Deutschen Nautischen Verein wird diese Frage einer erneuten Erörterung zu unterziehen sein.

VII. Internationale Maritime Conferenz. Am 13., 14. und 15. Juli d. J. fand in London die Internationale Maritime Conferenz statt, welche von Vertretern Deutschlands, Englands, Belgiens, Dänemarks, Frankreichs, Italiens, der Niederlande, der Vereinigten Staaten von Amerika und Japans beschickt war. Verhandelt wurde auf derselben eingehend über Schiffscollisionen auf See und über die Haftung des Rheders für Collisionsschäden; nach den von deutscher Seite eingebrachten Anträgen wurden diesbezügliche Beschlüsse gefasst. Eine von

dem Herrn Handelskammersecretär Dr. Gütschow-Hamburg verfasste Schrift »Ueber die Haftung der Rheder für Collisionsschäden«, welche dem Berichte des Vorstandes des Vereins Hamburger Rheder beigelegt war, ist mit diesem Anfang Juli den Mitgliedern zugegangen; die Behandlung derselben ist bisher von keiner Seite erfolgt.

VIII. Hamburgische Navigationsschule. Die auf Veranlassung der Deputation für Handel und Schiffahrt in Anlass des nunmehrigen 150 jährigen Bestehens der Hamburger Navigationsschule neuerdings herausgegebene Festschrift kann eine ganz besondere Bedeutung in Anspruch nehmen. Nicht allein durch die Thatsache, dass die Hansestadt Hamburg schon seit so langer Zeit Einrichtungen schuf, die in zielbewusster und bahnbrechender Weise der Schiffahrt zum grossen Nutzen gereichen sollten und konnten wie wir das auch erfüllt gesehen haben, sondern auch durch die Geschichte dieser Schule. Die werthvollen Ausführungen der geschätzten Mitarbeiter an dieser Festschrift machen sie zu einer interessanten und nützlichen Lectüre. Möchte der von dem Präses der Herausgeberin, dem Herrn Senator W. O'Swald, ausgesprochene Wunsch, dass die Wirksamkeit dieser Hamburgischen Schule zum Nutzen der deutschen Schiffahrt und zur Ehre Hamburgs dauernd reich gesegnet bleibe, in Erfüllung gehen.

IX. Verschiedenes. Von dem Herrn Director des Kaiserlichen Statistischen Amtes sind mir Sonderabdrücke aus dem dritten Hefte des Jahrgangs 1899 der Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs, enthaltend eine Arbeit über »Die Schiffsunfälle an der Deutschen Küste in den Jahren 1893 bis 1897 mit Wrackkarte«

zugegangen. Für die Einzelvereine liegt diesem Rundschreiben je ein Exemplar an.

Von der Direction der Seewarte ist vor kurzer Zeit die zweite Auflage des I. Theils des Segelhandbuchs vom Englischen Kanal: »Die englische Küste« herausgegeben, nachdem der II. Theil: »Die französische Küste« bereits einige Zeit vorher erschienen war. Die beiden Werke sind für die Nautik von grossem Werth und legen wiederum Zeugniss ab, von der umfassenden Arbeit dieses deutschen Instituts im Interesse der Schiffahrt. Ich weise ferner hin auf den IX. Jahrgang des Deutschen Meteorologischen Jahrbuchs »Ergebnisse der Meteorologischen Beobachtungen im Jahre 1898« von Herrn Professor Dr. Bergholz in Bremen.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins.  
Sartori.

Anlage zum dritten Rundschreiben vom  
4. October 1899.

Betrifft: »Heimschaffungsgesetz.«

Ueber den Erlass von Vorschriften, betreffend die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Heimschaffung straffälliger Seeleute, sind von den Mitgliedern des Deutschen Nautischen Vereins nachstehende Aeusserungen eingegangen.

1) Verein der Rheder des Unterwesergebiets und der Handelskammer zu Bremen.

Die seitens der Reichsregierung in Aussicht genommene Ausdehnung des Reichsgesetzes, betreffend die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme von hilfsbedürftigen Seeleuten vom 27. December 1872, auf straffällige Seeleute bedeutet unseres Erachtens eine erhebliche Belästigung der Rhederei.

Zunächst muss es als fraglich bezeichnet werden, ob der »gewöhnliche Ueberfahrtspreis« sowie die für die Bewachung des Gefangenen ausgeworfene »angemessene Belohnung« hinreichen, um die Rhederei für den Raum- und Frachtverlust, die Hafenkosten, gegebenen Falles auch die Abgaben für die Durchfahrt durch den Suez-Canal, zu entschädigen, die dadurch entstehen, dass ein Theil des Schiffsraumes für die

Unterbringung eines straffälligen Seemanns reservirt wird. Aber selbst angenommen, dass dieser Punkt eine befriedigende Lösung finden würde, sowie ferner vorausgesetzt, dass aus der Handhabung der Zwangsbofugnisse die den Behörden zur Erfüllung der dem Schiffer obliegenden Verpflichtungen in die Hand gegeben sind, Differenzen mit den Behörden nicht zu gewärtigen sind, ist die dem Schiffsführer alsdann verbleibende Verpflichtung, den Gefangenen genügend zu bewachen, eine so schwerwiegende und nach den Erfahrungen, die der Nordd. Lloyd auf seinen subventionirten Linien mit der Beförderung von Gefangenen gemacht hat, eine so belästigende, dass wir schon aus diesem Grunde uns mit aller Entschiedenheit gegen die Vorlage aussprechen müssen. Es versteht sich von selbst, dass der Gefangene nicht fortwährend in seiner Zelle bleiben kann, sondern dass dem Schiffer die Befugnisse zustehen muss, ihm ein zeitweiliges Verweilen auf Deck zu gestatten. Bei diesem Aufenthalt an Deck weiss der Gefangene dann erfahrungsgemäss Beziehungen mit der Deckmannschaft oder mit den Passagieren anzuknüpfen und den Einen oder Anderen zu bereuen, ihm bei passender Gelegenheit zur Flucht behülflich zu sein. So ist beim Nordd. Lloyd vorgekommen, dass ein Gefangener, dessen Thüren von aussen fest verriegelt und mit einem Wachtposten dauernd besetzt war, in einem fremdländischen Hafen während eines längeren Aufenthalts dadurch entwich, dass die vor dem einzigen, nach aussen führenden 12 zölligen Fenster angebrachte eiserne Querstange von aussen losgeschraubt wurde und der Gefangene so die Möglichkeit hatte, ins Freie zu gelangen. In diesem Falle bestanden die Passagiere noch dazu aus einem Truppencommando von etwa 1200 Mann das von Kiautschou nach Deutschland zurückgebracht wurde. Wie viel grösser ist die Wahrscheinlichkeit, dass der Gefangene Helfershelfer findet, wenn die Mehrzahl der Passagiere Leute sind, denen die feste militärische Disciplin fehlt? Wie viel eher des Weiteren wird die Deckmannschaft eines Schiffes geneigt sein, mit einem Gefangenen durchzustecken, wenn dieser von Beruf Seemann ist, auf deren Zurückbeförderung sich der Gesetzentwurf ja gerade beschränkt, noch dazu, wenn er wegen eines Vergehens zurückbefördert wird, das vielleicht in den Augen vieler Leute nicht ehrenrührig ist? Ist aber ein Gefangener entkommen, dann muss der Schiffsführer, wie es übrigens in dem vorgedachten Fall aus der Praxis des Nordd. Lloyd auch geschehen ist, gewärtigen, dass er wegen Entweichenlassens eines Gefangenen öffentlich angeklagt wird, ganz abgesehen von langwierigen Verhandlungen, mit denen bei solchen Anlässen die verschiedensten Behörden die gänzlich unschuldige Leitung der beteiligten Rhedereien zu bebelligen pflegen.

#### 2) Schiffer- und Rheder-Gesellschaft Concordia in Elsfleth.

Dem Entwurf des Heimverschaffungsgesetzes wird im Allgemeinen zugestimmt. Es wird bemerkt, dass Segelschiffe zur Mitnahme straffälliger Seeleute nicht geeignet sind, dass solche aber wahrscheinlich kaum in die Lage kommen dürften, hierfür in Anspruch genommen zu werden. Es wird ferner bemerkt, ob man die Aburtheilung straffälliger Seeleute nicht auch durch fremde Gerichtsbehörden bewirken lassen könne, besonders, wenn die Sache durch internationale Verträge geregelt werde.

#### 3) Handelskammer zu Flensburg.

Wenn auch nicht verkannt wird, dass die dargelegten Gründe für die Ablieferung straffälliger Seeleute zur Aburtheilung an die heimischen Behörden alle Beachtung verdienen, so sind doch die Bedenken gegenüber einer Erweiterung des Gesetzes vom 27. December 1872 in dem gedachten Sinne so schwerwiegend, dass wir um Befürwortung der Ablehnung bitten müssen.

In erster Linie ist hervorzuheben, dass die auf dem Capitän lastende Verantwortung sehr gross ist, ja, dass sie nach Lage der Verhältnisse meist garnicht getragen werden kann. In den betreffenden Vorschlägen ist die Beschränkung der Verpflichtung

zur Mitnahme straffälliger Seeleute gemacht, dass ein angemessener Platz für die Mitzunehmenden vorhanden ist. Mit dieser Beschränkung wird für die meisten Frachtdampfer die fragliche Verpflichtung hinfällig, da ein solcher Raum in diesen nicht vorhanden ist. Wer aber soll das in zweifelhaften Fällen entscheiden? Es würde dies bei eventueller Abgenüßtheit des Capitäns gegen die Mitnahme besonders schwierig sein. Zu dieser positiven Behinderung an der Mitnahme, kommen aber andere schwerwiegende Bedenken für die Schiffsdisciplin. Der Einfluss straffälliger Seeleute auf die Schiffsmannschaft, von deren Berührung jene schwerlich ganz fern gehalten werden können, wird in vielen Fällen sicher ein demoralisirender sein. Ferner ist die Verantwortung des Capitäns gegenüber den zweifellos zu erwartenden Versuchen des Sträflings, sich auf irgend eine Weise der Haft zu entziehen, namentlich wenn sich das Schiff dem Lande nähert, eine sehr grosse, die während der ganzen Fahrt auf ihn lastet, wo die Thätigkeit des Capitäns sonst schon völlig in Anspruch genommen ist, und gegen die auch eine pekuniäre Entschädigung für die Bewachung des Gefangenen kein Aequivalent bildet.

#### 4) Handelskammer zu Kiel.

Gegen die Mitnahme straffälliger Seeleute, welche den heimischen Behörden zur Aburtheilung oder zur Strafvollstreckung zugeführt werden sollen, durch Kauffahrteischiffe wird u. E. nichts einzuwenden sein, wenn die Bedenken, welche uns bei der Berathung dieses Gegenstandes entgegengetreten sind, beseitigt werden. Diese Bedenken sind so schwerwiegender Art, dass die Kauffahrteischiffe diese Pflicht nur unter bestimmten Bedingungen übernehmen können.

Wie in der uns zugegangenen Vorlage mitgetheilt ist, soll eine solche Verpflichtung zur Mitnahme an die Voraussetzung gebunden sein, dass an Bord ein angemessener Platz, also bei der Mitnahme eines straffälligen Schiffsmannes ein für dessen sichere Unterbringung vorhandener Raum vorhanden sein muss. Die Entscheidung darüber, ob ein solcher Raum an Bord des Schiffes vorhanden und frei ist, muss u. E. dem Schiffsführer, welcher zur Mitnahme verpflichtet werden soll, überlassen bleiben.

Auch wenn auf dem Schiffe ein solcher Raum vorhanden ist, bedarf es der nöthigen Ueberwachung. In dem engen Raum des Schiffes lässt es sich nicht vermeiden, dass ein Gefangener verschiedentlich mit der Besatzung zusammentrifft. Die Gefahr liegt sehr nahe, dass die Seeleute für ihren gefangenen Genossen Partei ergreifen und dass versucht wird, demselben zur Flucht zu verhelfen. Auch ist nicht ausgeschlossen, dass die Disciplin unter der Besatzung durch ein solches mit ihr in Verbindung tretendes Element gelockert wird.

Dem Schiffsführer, welcher eine so grosse Last der Verantwortung zu tragen hat, darf nicht noch die Pflicht auferlegt werden, falls er nicht selbst zustimmt, für die Ueberwachung eines solchen Strafgefangenen die Verantwortung zu übernehmen. Es muss daher, wenn die sonstigen Bedingungen erfüllt sind, dem Gefangenen sichere Begleitung gestellt werden, in gleicher Weise, wie dieses bei Gefangenentransporten am Lande geschieht. Eine angemessene Belohnung für die Bewachung, wenn kein besonderer Begleiter gestellt wird, bildet kein genügendes Entgelt für eine Verantwortung, welche zu einer öffentlichen Anklage führen kann, sobald der Gefangene desertirt.

Auch der gewöhnliche Ueberfahrtspreis dürfte für einen solchen Straffälligen kaum als genügend erachtet werden können, weil derselbe besondere Beschwerden verursacht.

#### 5) Nautischer Verein zu Lübeck.

Der Erlass von Zusätzen zu dem Gesetze vom 27. December 1872, durch welche die deutschen Schiffe verpflichtet werden sollen, straffällige Seeleute zu befördern, welche den heimischen Behörden zur Aburtheilung oder zu Strafvollstreckung zugeführt werden sollen, erscheint in sofern nicht unbedenklich als er



die deutschen Schiffe recht erheblich belasten kann, andererseits ist aber anzuerkennen, dass die deutschen Behörden eine Unterstützung seitens der deutschen Handelsmarine wohl erwarten dürfen.

Dabei ist es von Werth, dass sich die Verpflichtung für den einzelnen Fall auf die Mitnahme eines Straffälligen beschränkt und die Verpflichtung überhaupt nur dann eintritt, wenn ein angemessener Raum zur sicheren Unterbringung vorhanden ist. Die Vergütung für die Beförderung muss ausreichend angesetzt werden.

Unter Ziffer 5 wird statt einer angemessenen Belohnung zu sagen sein, eine angemessene Vergütung.

#### 6) Seeschiffer-Verein zu Stettin:

Zur Abänderung des Gesetzes im Sinne der Vorschläge selbst, haben wir nichts einzuwenden. Wir wenden uns aber gegen die Fassung des § 4, welche einstimmig verworfen ward. Wir wünschen, dass in allen Fällen wo es sich um einen Verbrecher handelt, auch jedes mal eine besondere Person, welche für Bewachung und richtige Ablieferung an die betreffende Behörde verantwortlich gemacht wird, mitgegeben wird. Ferner soll die Mitnahme auch nur dann gefordert werden können, wenn sich ohne Schwierigkeit ein sicherer Raum für den Verbrecher und seinen Begleiter an Bord schaffen lässt. Unsere Meinung geht dahin, dass dem Capitän bei der grossen Verantwortung, welche sein Dienst an und für sich schon mit sich bringt, nicht noch eine Last aufgebürdet werden darf, welche zu entledigen es ihm in den meisten Fällen an Zeit und Gelegenheit mangeln wird.

#### 7) Nautischer Verein für Timmel und Umgegend.

In Betreff des Heimschaffungsgesetzes ist der Verein der Ueberzeugung, dass dasselbe ohne Bedenken auf die Verpflichtung zur Heimschaffung straffälliger Seeleute erweitert werden kann.

## Schiffbau.

**Stapellauf.** Am 7. October lief ein auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck für Herrn H. C. Horn, Schleswig, neuerbauter Dampfer glücklich vom Stapel. Der Dampfer erhielt in der Taufe den Namen »Luise Horn«. Die Dimensionen des Dampfers sind folgende: 225'×36'×19'3". Die Tragfähigkeit wird bei einem mittleren Tiefgang von 16'6" engl. 2100 T. d. w. sein.

**Stapellauf.** Auf der Schichauwerft in Elbing lief der italienische Torpedokreuzer »Lampoy« vom Stapel. Die Länge des Schiffes beträgt 60 m. Die Maschinen sollen 6000 indic. Pferdekräfte entwickeln, die Geschwindigkeit wird 30 Knoten bei voller Belastung betragen.

**Probefahrt.** Am 7. October machte der Dampfer »Zanzibar«, auf der Werft von Joh. C. Tecklenborg A.-G., Geestemünde, für die Firma W. O'Swald & Co. in Hamburg erbaut, seine Probefahrt. Der als Spardeckschiff aus Stahl hergestellte Dampfer hat folgende Dimensionen: grösste Länge 240', grösste Breite 32'3", Tiefe bis zum Spardeck 22'4". Während der Fahrt erzielte das Schiff eine Geschwindigkeit von zehn Meilen und überstieg damit die contractlich bedungene Leistung um eine Meile. Der Dampfer, der während der Fahrt von der Rhederei übernommen wurde, tritt in die Fahrt zwischen Hamburg und Zanzibar.

Ueber die neue erbaute »Lorraine«, den Schnelldampfer der Générale Transatlantique erfahren wir noch folgende Einzelheiten, die als Ergänzung unserer in No. 39 bereits gebrachten

Mittheilungen dienen können. Die Dimensionen sind: 580'×59'×40'; das Displacement bei 25' Tiefgang beträgt 15 200 T., die Herstellungskosten werden die Höhe von 12 Mill. Franks nicht überstiegen. Das Schiff hat 18 wasserdichte Schotten, ein Wasserballastreservoir im Doppelboden von 1100 T. und einen Kohlenbunker von 3000 T. Raumgehalt. Passagier-Einrichtungen sind vorgesehen für 59 Personen in Luxuskammern, für 378 erste, 118 zweite und 398 dritte Classe. Die Besatzung wird bestehen aus 22 Officieren, 192 Deck- und Maschinenpersonal und 158 Stewards. Der andere Dampfer, ein Schwesterschiff, wird im nächsten März vom Stapel laufen.

**Schiffbau im III. Quartal 1899.** Nach der letzten Veröffentlichung von »Lloyds Register« war für das zweite Vierteljahr 1899 im Vergleich zum selben Zeitraum des Jahres 1898 ein Rückgang der Stapelläufe um 72 000 T. zu verzeichnen, wodurch das Plus des ersten Vierteljahres fast genau ausgeglichen wurde und beide auf ca. 741 000 T. standen. Das dritte Vierteljahr hat nun wieder einen starken Zuwachs aufzuweisen, nämlich ca. 87 000 T., womit also das Jahr 1899 zu einem ansehnlichen Uebergewicht über seinen Vorgänger gelangt. Dagegen weist die Rubrik »noch im Bau« einen Rückgang um ca. 99 000 T. auf. Demnach kann man sagen, dass die Hochfluth im Schiffsbau zwar ihren Stand behauptet, aber nicht mehr anwächst, vielmehr eine geringe Neigung zum Nachlassen bekundet. Die Zahlen unter Vergleich mit den vorausgegangenen Jahren lauten wie folgt: An Handelsschiffen sind im III. Quartal vom Stapel gelassen:

	Dampfer T. Bo.	Segler T.	Zusammen T.
1894	203 580	18 412	221 992
1895	278 918	11 412	290 330
1896	283 414	14 763	298 177
1897	220 773	2 531	223 304
1898	305 763	645	306 408
1899	392 493	795	393 288

Von den im Bau befindlichen Schiffen waren 1 116 700 T. für Grossbritannien selbst. Unter den übrigen Ländern steht Deutschland mit 678 70 T. weit voran. Nach weitem Abstand folgt Holland mit 34 600 T., Oesterreich-Ungarn mit 27 200 T., Norwegen mit 17 450 T., Frankreich mit 16 601 T. usw. An Schiffen im Bau über 10 000 T. zählte man 16; zwischen 9 und 10 000 T. 7, zwischen 8 und 9 000 T. 2 usw. In beträchtlicher Zunahme, verglichen mit dem gleichen Termine des Vorjahres war der Bau von Kriegsschiffen, nämlich es waren im Bau:

	1898	1899
auf Staatswerften	110 000 T.	126 000 T.

» Privatwerften für Rechnung des		
englischen Staats	156 000	205 000
für Rechnung fremder Staaten	111 000	82 000

Der Rückgang im Bau für fremde Rechnung wird also überreichlich ausgeglichen durch den zunehmenden Bau für englische Staatsrechnung. Bezüglich des Schiffbaues auf Werften anderer Staaten steht Deutschland, wie seit längeren Jahren obenan. Es werden 198 668 T. Dampfer und 656 T. Segler verzeichnet, was reichlich den siebten Theil des englischen Schiffbaues ausmacht. An zweiter Stelle finden wir in Italien mit 96 960 T., worunter 3450 T. Segler. Dann folgt an dritter Stelle Frankreich mit 91 072 T., darunter jedoch die relativ hohe Zahl von 54 750 T. Seglern, wodurch die Rückständigkeit des französischen Schiffbaues hinlänglich bezeichnet ist. Holland baut 35 400 T. Dampfer und 7700 T. Segler, Norwegen 27 300 T. Dampfer, keine Segler, die Vereinigten Staaten 60 000 T. Dampfer und 7950 T. Segler.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 9. Octbr. Das vom Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins eingegangene Rundschreiben wird vorgelesen; an einzelne Punkte werden Bemerkungen geknüpft. Als Mitglieder aufgenommen werden die Herren Capt. Biermann, Falke und Fuchs; die ersten Officiere Rode, Borck, Bradhering, Brock, Dorweiler, Dreyer, Falck, Haase, Habel, Hermberg, v. Holdt, v. Kamps, Kneisel und Kolitz. Zur Aufnahme als Mitglieder werden acht Herren vorgeschlagen. Nachdem eine interne Angelegenheit, der erste Punkt der Tagesordnung, nach kurzer Debatte im Sinne der Antragsteller erledigt wird, wählt der Verein durch Zettelabstimmung die Herren Dr. Hans Bintz als ersten, und Dr. Antoine-Feill jr. als zweiten Schriftführer. Hierauf erfolgt nach einigen einleitenden Worten des Vorsitzenden die Wahl von sieben Mitgliedern zu einer Commission, die sich mit dem Thema »Lichterführung der Fischerfahrzeuge« beschäftigen und das Resultat der Beratungen dem Plenum des Vereins zur Begutachtung unterstellen wird. Gewählt worden die Herren: Matthiessen, Dr. Bolte, Polis, Opitz, Schoof, Schläfcke und Schroedter. Herr Capt. Leithäuser, der die Anregung zur Besprechung dieses Themas mündlich im Verein, schriftlich in der »Hansa« gegeben hat, ist berechtigt, den Commissionssitzungen beizuwohnen. Nach Erledigung dieses Gegenstandes beschäftigt sich der Verein, angeregt durch einige Mittheilungen des Vorsitzenden aus einem Gespräch, das er mit dem Fürsten von Monaco gehabt hat, mit praktischen Fragen der Tiefseeforschung, wobei auch Herr Brunswig, der als erster Officier die deutsche Tiefseeexpedition mitgemacht hat, einige recht interessante Bemerkungen über Tiefseefischfang machte.

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 11. October. Vor Uebergang zur Tagesordnung erinnert der Vorsitzende an das Ableben des Herrn Dr. Gossler, des Vorsitzenden vom Hamburgischen Seeamt. Der Redner schildert den Verstorbenen als einen allezeit liebenswürdigen und angenehmen Character, der, soweit es sich mit seinen Berufspflichten vertrug, das Interesse der Seeleute auch vor dem Seeamt vertrat. Er war ein Freund des Seemannes. Wenngleich kein Mensch unersetzlich sei, der Verstorbene also auch nicht, so werde es doch sehr schwer halten, für die verlorene Kraft eine passende, ebenbürtige wieder zu finden. Das Andenken an den Verstorbenen wird in üblicher Weise geehrt. Des Weiteren theilt der Vorsitzende mit, dass Herr Capitän Bahlke 25 Jahre im Dienste der Laeisz'schen Rhederei stehe. Die Versammelten wünschen Capt. Bahlke ferneres Wohlergehen, indem sie ihre Empfindung durch ein dreimaliges Hoch auf den Jubilar zum Ausdruck bringen. Von einem Vorstandsmitglied erfolgt die Mittheilung, dass zur Empfangnahme für jeden früheren Schüler der Hamburger Navigationsschule ein Exemplar der aus Anlass des 150 jährigen Jubiläums der Anstalt herausgegebenen Festschrift, zur Verfügung steht, solange der Vorrath reicht. Als Mitglieder aufgenommen werden die Herren Capitän Schultz, Yacht »Elsa«, die ersten Officiere Beer, »Buenos Ayres«, Thormählen, »Petropolis«, zur Aufnahme vorgeschlagen sind zwei erste Steuerleute. Es erfolgt hierauf von Herrn Ingenieur Koch die Vorführung eines vom Obermaschinenisten Herrn Kähler construirten electrischen Apparates zum Anzeigen und Registriren der Umdrehung der Schraubenwelle. Der Hauptzweck der Neuconstruction ist demgemäss, controlliren zu können, ob das dem Maschinenisten vermittelt Maschinentelegraph von der Brücke gegebene Commando auch richtig ausgeführt wird.

Der Apparat hat, als durch Electricität getrieben, gegenüber anderen Erfindungen ähnlicher Art, die auf hydraulischem, pneumatischem oder mechanischem Wege in Function treten, den Vorzug grösster Genauigkeit. (Wir werden in einer der nächsten Nummern noch einmal auf diese Erfindung, die wir für wichtig und zweckentsprechend halten, zurückkommen. D. R.) Zum Schluss der Sitzung erinnert der Vorsitzende nochmals an den am 21. d. M. in Aussicht genommenen humoristischen Abend. Eintrittskarten stehen in nächster Sitzung, am 18. October, gegen *M* 2.50 zur Verfügung.

### Seeschiffer-Verein »Weser« Bremerhaven.

In der am Montag, den 9. d. M. abgehaltenen Sitzung des Seeschiffer-Vereins »Weser« wurde über die geplante Aenderung des § 2 der Statuten endgültig Beschluss gefasst. Es gelangte die folgende Fassung dieses Paragraphen zur einstimmigen Annahme:

»Ordentliches Mitglied des Vereins kann Jeder werden, der als Seeschiffer fährt oder als solcher gefahren hat, sowie Jeder, der das Schifferpatent für grosse Fahrt besitzt und entweder als erster Steuermann fährt, oder inactiv ist und zuletzt als erster Steuermann gefahren hat.«

Nachdem noch einige interne Angelegenheiten des Vereins besprochen waren, wurde die Versammlung um 10 Uhr Abends geschlossen.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 5. October abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung, welche unter Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurden zunächst 6 Herren in den Verein aufgenommen und weitere 8 Herren zur Aufnahme vorgeschlagen. An Eingängen waren zu verzeichnen: ein Exemplar der Festschrift zum 150 jährigen Bestehen der Hamburgischen Navigationsschule, eine Broschüre über die Navigationsschule zu Lübeck und ihre Beziehungen zur Schwesteranstalt in Hamburg verfasst von Herrn Director Dr. Franz Schulze, Lübeck, ferner Schreiben von Mitgliedern aus Chefoo, Middlesborough, Genua, London, Papenburg und hier. Hierauf wurde über die am Sonnabend stattgefundene Feier des 150 jährigen Bestehens der hiesigen Navigationsschule berichtet, und der Freude Ausdruck gegeben, eines Theils über die zahlreichen und aufrichtigen Ehrungen, welche dem hochverehrten langjährigen Director und dem Lehrercollegium zu Theil geworden wäre. Berichtet wurde weiter über die erste gemüthliche Zusammenkunft in diesem Winter, welche in sehr zufriedenstellender Weise verlaufen sei. Hierauf erfolgten die Berichte des Cassiers des Verwaltungsrathes und des Stellenvermittlers, welche im Allgemeinen als recht günstige bezeichnet werden konnten. Verhandelt und berathen wurde über die Abänderung des Statuts im Anschluss an die Namensänderung des Vereins und in Rücksicht auf die Bestimmungen des bürgerlichen Gesetzbuches. Zur Namensänderung des Vereins wurde vorgeschlagen, den im Juli gefassten Beschluss in »Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine, Hamburg« abzuändern, welcher Vorschlag allgemeine Billigung fand. Verhandelt wurde dann noch über die Paragraphen 1 und 2 der neuoren Fassung und sodann vorgerückter Zeit halber beschlossen, am nächsten Donnerstag eine ausserordentliche Generalversammlung abzuhalten und in der Zwischenzeit das Statut den Rechtsanwälten des Vereins zur Prüfung zu unterbreiten. Hierauf wurden noch einige Ersatzwahlen zum Verwaltungsrath vorgenommen und dann die Versammlung geschlossen.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinböf 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 42.

Hamburg, den 21. October.

XXXVI. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Die Schiffsunfälle an der deutschen Küste. — Zur Geschichte des nautischen Unterrichts und der Navigationsschule in Hamburg. (Fortsetzung.) — Führungsscheibe für Ruderketten. (System May.) — Lübecks Wasserbauten. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal. — Sprechsaal.

### Auf dem Ausguck.

Der Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona hat in einer am 12. October abgehaltenen Versammlung gewisse Vorschläge bekämpft, die vor 2 1/2 Jahren seitens der »Technischen Commission für Seeschifffahrt« zum Entwurf einer neuen **Seemannsordnung** gemacht sind. Das ist natürlich sein Recht. Was aber den Verein veranlasst hat, zugleich mit dem citirten Entwurf auch einen Artikel in No. 40 der »Hansa« anzugreifen, ist uns vollständig unerklärlich, weil die besagte Abhandlung die Kritik eines Referates beabsichtigte, das Herr Störmer, der Vorsitzende des deutschen Seemannsverbandes, gehalten hat. Dass nicht nur der Verfasser des Hansa-Artikels, sondern auch Herr Störmer selbst die in No. 40 gemachten Ausführungen lediglich als eine Kritik jenes Referates aufgefasst hat, mögen folgende Worte lehren:

»In Ihrer No. 40, die ich infolge Abwesenheit von Hamburg erst heute zu Gesicht bekommen, ist das Referat, was ich am 27. September über die Arbeiterschutzgesetzgebung — Schiffahrtsbetrieb gehalten habe, einer Kritik dahingehend unterzogen, dass ich das Bestehende nur getadelt, ohne neue und annehmbare Vor-

schläge zwecks Abänderung des Bestehenden gemacht zu haben.

Ihr Gewährsmann ist nicht richtig unterrichtet worden.

In Wirklichkeit habe ich denn doch derartige Vorschläge gemacht und erkläre ich hiermit nochmals: Die auf die §§ 30 und 31 der S.-O. bezüglichen Forderungen der seemannischen Arbeiter lauten u. A.:

»Jede Noth- und Extraarbeit in den Häfen sowohl als auf auch See, wird als Ueberstundenarbeit berechnet und bezahlt.«

Ich ersuche die Redaction höflichst etc. etc.

A. Störmer, Hafenstr. 116, Hamburg.«

Aber selbst angenommen, der Seemannsverein habe die in No. 40 gegen den Referenten im Seemannsverein gerichteten Worte auf sich beziehen wollen — was allerdings recht eigenthümlich wäre — selbst dann verstehen wir nicht, wie er berechtigterweise zu folgender Kundgebung gelangt:

... »Bemerkt wurde, dass die »Hansa« die Ansicht zu vertreten scheine, dass die Abänderungsvorschläge der Technischen Commission für Seeschifffahrt eine Verbesserung der bisherigen Fassung der Seemannsordnung bedeute. Gegen diese Ansicht sowie überhaupt gegen die Ausführungen der »Hansa« könne nach Ueberzeugung der sämtlichen anwesenden Mitglieder nicht scharf und energisch genug Stellung genommen werden. Die Ausführungen der »Hansa« seien ausschliesslich eine krasse Vertretung der Interessen der Rhederei etc. etc.«



Auf welche Bemerkungen der »Hansa« des krassen Rhederblattes, stützen sich nun obige Behauptungen?

Es heisst in No. 40:

»Die Dauer der täglichen Arbeitszeit . . . . . ist in den Abänderungsvorschlägen der »Technischen Commission für Seeschifffahrt« eingehender, den Verhältnissen anpassender behandelt.«

Diesen Bemerkungen lag und konnte selbstständig nur der seines Inhalts und seiner Bedeutung nach völlig neue Absatz 2 des § 31 zu Grunde liegen, welcher lautet:

»Auf See löst eine Wache die andere ab. Die abgelöste Wache darf ausser in dringenden Fällen zu Schiffsdiensten nicht verwendet werden.«

Dann heisst es an anderer Stelle im Steuer-manns-Vereinsbericht:

»Ganz entschieden müsse man sich aber gegen den Vorwurf in der »Hansa« verwahren, dass annehmbare Vorschläge zur Seemannsordnung bislang nicht gemacht seien« . . . . .

Was steht nun in der Hansa?

»Nicht unerwähnt darf bleiben, dass sich so ziemlich alle in Deutschland domicilirten Schiffahrtsvereinigungen mit dem Thema beschäftigt haben und an der Hand jener Vorschläge mit neuen hervorgetreten sind.«

Und an anderer Stelle:

»Ebenso weiss man, dass der Reichstag bzw. die einzelnen Abgeordneten gestützt auf das von Schiffahrtsvereinen ihnen übermittelte Material das Zustandekommen einer neuen Seemannsordnung herbeiführen werden.«

Und an dritter Stelle mit Bezug auf das Referat von Herrn Störmer:

»Die organisirten deutschen Seeleute, die seemannischen Arbeiter, wie sie sich gerne nennen hören, würden dem ganzen deutschen Seemannsstand einen weitaus grösseren Dienst erweisen, wenn sie anstatt die veraltete, bald ungültige Seemannsordnung zu tadeln, neue, vor allen Dingen annehmbare Vorschläge für die neue Seemannsordnung machten.«

Herr Störmer, der, wie Das auch selbstverständlich ist, unter »seemannischen Arbeitern« die Mitglieder des Seemannsvereins verstand, hat uns durch die vorher erwähnten Zeilen belehrt, dass er doch Vorschläge gemacht habe. Hätten wir gewusst, dass der Verein Deutscher Seesteuerleute, unter dem Ausdruck »seemannische Arbeiter« seine Mitglieder verstehe, dann wäre die Ausdrucksweise in No. 40 etwas deutlicher gewesen. Alles in Allem genommen, macht es den Eindruck, als habe der Geist des edlen »Don Quixote« beeinflussend über den Häuptern der am 12. October versammelten Mitglieder des Vereins Deutscher Seesteuerleute geschwebt.

Im Uebrigen mag erwähnt werden, dass für die »Hansa« mit obestehenden Bemerkungen die Auseinandersetzung mit dem Steuer-manns-Verein bezüglich des besprochenen Themas erledigt ist.

Die »Pilot Chart« für October enthält ausser den üblichen Mittheilungen über Wind-, Strom- und Eisverhältnisse vier kleine Kärtchen, die in graphischer Darstellung auf Grund zahlreich eingegangener Berichte, die **Eisbewegung** in den Monaten Mai, Juni, Juli und August kennzeichnet. Zugleich mit den eingezeichneten Eisbergen sind die Dampfer-routen eingetragen. In der Beobachtungszeit vom 15. April bis 31. Mai, in der 180 Berichte eingegangen sind, scheint die Seeschifffahrt am Meisten durch treibendes Eis gefährdet gewesen zu sein. Rudelweise sind diese Schiffahrtshindernisse zwischen dem 41. und 43° Breitengrad, also in einer Region gesichtet, durch welche sich gerade die Dampfer-routen erstrecken. Die Beobachtungen in den nächsten Monaten zeigen mit der Jahreszeit fortschreitend eine ständig wachsende Verschiebung der Südgrenze des Eistriffeldes nach nördlicher Richtung, sodass die im April und Mai förmlich mit Eisfragmenten besäte Gegend im Juli und August völlig eisfrei war. Die Einfahrt vor der Belle Isle Strasse zeichnet sich während der ganzen viermonatlichen Berichtsperiode durch ungezählte bei einander befindliche Eisberge aus. Die nach südlicher Richtung getriebenen sind ununterbrochen durch solche vom Eiscomplex des hohen Nordens losgelöste Eisberge ersetzt. Im Allgemeinen war die Eisgefahr für die Schifffahrt im verflossenen Sommer grösser als durchschnittlich in früheren Jahren.

Es ist der radicalen Mehrheit norwegischer Storthings Mitglieder durch die widerwillig gegebene Unterschrift des Königs zur Einführung der sog. »reinen« norwegischen Handelsflagge gelungen, auch die äusseren Abzeichen der Verbindung mit Schweden zu beseitigen. Bekanntlich erblickten »nationale« Norweger in dem Unionszeichen eine Demüthigung für ihr Land, wesshalb sie gegen dieses Phantom mit aller Energie kämpften und nun auch ihren Zweck erreicht haben. In welcher Beziehung die Befürworter der »reinen« Flagge von einer Demüthigung sprechen konnten, ist nach unseren Begriffen umsomehr unerklärlich, als die seit 1844 eingeführte norwegische Flagge doch wahrlich mit Ehren Norwegens Ruhm als seefahrende Nation in alle Weltmeere getragen hat. Allein im letzten Jahre ist der Raumgehalt der norwegischen Handelsflotte um 30 383 R.-T. gewachsen. Dadurch, dass in der schwedischen Flagge trotz alledem Norwegen als Unionstheil symbolisirt erscheint, könnte man noch viel eher auf eine untergeordnete Stellung Norwegens in der Union schliessen, als wenn beide Staaten das Unionszeichen in ihren Flaggen führen. Im Grunde kann es deutschen Seeleuten ja gleichgültig sein, ob in der Ecke der norwegischen Handelsflagge ein buntgestreiftes Viereck ist oder

nicht. Wie unfreiwillig der König von Schweden und Norwegen dem Beschluss des norwegischen Storthings zugestimmt hat, geht aus folgenden Wortlaut hervor. In der Resolution des Königs in der Flaggenfrage heisst es, er müsse als König der vereinigten Reiche erklären, dass er jede Veränderung des Beschlusses, den sein Vater am 20. Juni 1844 gefasst habe, missbillige und beklage und von dem er noch immer glaube, dass es im Interesse beider Reiche, nicht am wenigsten in demjenigen Norwegens gelegen hätte, ihn beizubehalten. Die Resolution weist sodann darauf hin, dass der König den Flaggenbeschluss des Storthings zwar nicht sanctionire, er jedoch nicht das Recht besitze, seine Zustimmung zur Promulgation des Gesetzes zu verweigern.

### Die Schiffsunfälle an der deutschen Küste (1893—1897.)

Unter obenstehendem Titel hat, wie bereits in No. 35 erwähnt wurde, das Kaiserliche Statistische Amt eine auf authentische Mittheilungen gestützte Abhandlung veröffentlicht, die grösster Beachtung werth ist. Die Bearbeitung des sehr umfangreichen Materials ist in übersichtlicher Weise geschehen. Die an einzelne Punkte geknüpften Besprechungen sind kurz, also leicht fassbar und die gefundenen Erklärungen über die verschiedenen Ursachen des einen oder anderen Unfalls zeugen von Verständniss und Unparteilichkeit. Vorstehende Worte waren, da wir in einzelnen wenigen Punkten nicht die vom Statistischen Amt bekundete Anschauung vertreten können, nothwendig.

Damit der nachstehende Auszug nicht an Unübersichtlichkeit leidet, was geschehen würde, wenn wir bei Erwähnung einzelner Daten unsere abweichende Stellung ausdrücken, mag diese vorweg besprochen werden. Gelegentlich einer Gegenüberstellung der durch Unfälle betroffenen Schiffe in den fünfjährigen Zeiträumen 1888/92 und 1893/97, stellt sich heraus, dass die einzelnen Arten von Unfällen sämmtlich eine Steigerung in der Zahl erfahren haben. Besonders tritt Dieses hervor, auf den Küstenstrecken Gross Horst bis Arkona, Arkona bis Buk im Ostseegebiet und Nachhörn bis Neuwerk, Neuwerk bis Wangeroog im Nordseegebiet.

Ohne Frage ist die Unfällezunahme dem in den letzten fünf Jahren gewaltig gewachsenen Verkehr zum grössten Theile zuzuschreiben; keineswegs aber allein diesem Umstande. Wir erkennen an, dass im Laufe der letzten Berichtsperiode für die Sicherung der Schifffahrt in Gestalt von neuen

Louchtfuern, Vergrösserung ihrer Sichtweiten schon bestandener etc. Manches vom Staate gethan ist. Wenn trotz dieses Eingeständnisses hier gesagt werden muss: »Es ist noch lange nicht genug geschehen«, so stützt sich dieser Vorwurf auf ein reichhaltiges, angehäuften Beschwerdmaterial deutscher Seeleute. Sie selbst, sowie ihre nach dem deutschen Nautischen Vereinstag und dem Verbandtag der Vereine Deutscher Seeschiffer gesandten Vertreter haben unter allseitiger Zustimmung, obgleich wiederholt, doch stets vergebens Beschwörde über die schlechte Beschaffenheit gewisser deutscher Leuchtfuer geführt. Greifen wir zwei heraus. Helgoland und Arkona. Das eine wie das andere sind Anseglungspunkte, die als solche schon hervorragend gekennzeichnet sein müssen, damit sie auf alle Fälle von anderen Leuchtfuern zu unterscheiden sind. An beiden Fuern, ganz besonders an Helgoland wälzt sich einem mächtigen Strome gleich, ein ungeheurer Seeverkehr vorüber. Und dabei sind diese für den Seemann bedeutenden Punkte in ganz jammervoller Weise befeuert. Das Helgoländer Feuer wird täglich mit Fischerlichtern und Dampfertoplaternen verwechselt und das Feuer von Arkona kommt, wenn die Luft nicht absolut feuersichtig ist, später in Sicht als das hohe Land, auf dem der Feuerthurm steht.

Wenngleich wir wissen, dass die preussische Regierung die Absicht hat, in nächster Zeit beide Feuer zu verbessern, darf die Gelegenheit, den Standpunkt der Seeleute in dieser Angelegenheit nochmals zu präcisiren, nicht unausgenutzt bleiben.

Was von allen deutschen Seeleuten gefordert wird, ist sowohl bei Arkona als bei Helgoland ein Leuchtfuer ersten Ranges.

Und nun zum Thema zurück. Durch Anlegung neuer Wasserstrassen und durch Vervollkommen schon vorhandener ist für die Hebung der deutschen Schifffahrt innerhalb der Berichtsperiode Bemerkenswerthes geschehen. Besonders hervorzuheben sind: der Kaiser Wilhelm-Canal; die Regulirung der Weichsel bezw. der vollendete Durchstich zwischen Schiewenhorst und Nickelswalde; die neue Fahrstrasse, die Mellinfahrt bei Swinemünde; die Fahrwasservertiefung der Unter-Warnow und die Correction der Unterweser.

Im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt sind folgende Vorkehrungen getroffen: a. Im Ostseegebiet: Verbesserte Befuerung der Flensburger Förde; die Errichtung eines neuen Leuchthturms in der Danziger Bucht; neue Heultonne bei Hela; bei Jasmund und Greifswalder Bodden je ein neues Leuchtfuer. b. Im Nordseegebiet: Verbesserung der Feuer von »Rother Sand« und »Wangeroog«; verbesserte Befuerung der Unterweser; desgleichen in der Elbmündung und auf

dem Elberegier; Auslegung einer Heul-, Spieren und Bakentonno bei Helgoland.

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger vervollständigte die Ausrüstung einer Anzahl ihrer Stationen und fügte den bereits zahlreich bestehenden noch 3 neue hinzu, wogegen sie eine früher vorhandene eingehen liess.

Eine Vergleichung der Unfälle für die beiden letzten fünfjährigen Perioden ergibt, dass die Gesamtzahl der durch Unfälle an der deutschen Küste betroffenen Schiffe von 1830 in 1888/92 auf 2510 in 1893/97, also um 37.2 % gestiegen ist. Nachstehende tabellarische Gegenüberstellung zeigt die Art der Unfälle an und lässt erkennen, dass besonders die durch Collisionen vernichteten bzw. beschädigten Schiffe in erheblichem Maasse gewachsen sind.

Es sind	1888/92	1893/97
gestrandet . . . .	506 = 27.6 %	599 — 23.9 %
gekontert . . . .	25 = 1.4 %	48 — 1.9 %
gesunken . . . .	98 = 5.4 %	107 — 4.3 %
in Collision gerathen	873 = 47.7 %	1241 — 49.3 %
von sonst. Unfällen betroffen . . . .	328 = 17.9 %	515 — 20.5 %
	1830 Schiffe	2510 Schiffe.

Unter den in der letzten fünfjährigen Berichtsperiode — mit der wir uns hauptsächlich zu beschäftigen haben — aufgezählten Schiffe waren 1186 (47.3 %) Dampfer (702 in Collision gerathen) und im Ganzen 1791 Schiffe deutscher Flagge. In Folge der Unfälle gingen 282 (11.2 %) Schiffe und 300 (0.8 % der an Bord befindlichen Personen) Menschenleben verloren. Von den durch Unfälle betroffenen Schiffen waren 1684 beladen. Am häufigsten traten Unfälle in den Monaten October (191 Schiffe = 10.29 %) und November 269 = 14.4 %) auf; am Seltensten im Juni (109 = 5.8 %). Bei Tage ereigneten sich 830 Unfälle (44.5 %), bei Nacht 719 (38.5 %), für 318 (17.0 %) war die Tageszeit nicht näher festzustellen. Von den Strandungen und Collisionen, die häufig in ursächlichem Zusammenhang mit der Tageszeit gebracht werden können, fielen 239 Strandungen und 301 Collisionen bei Tage, die übrigen bei Nacht oder es konnte die Tageszeit nicht näher ermittelt werden.

Beschäftigen wir uns jetzt mit der Art der einzelnen Unfälle und der näheren Angabe des Ortes, wo sie sich ereignet haben.

1) Strandungen, davon fallen 269 auf das Ostsee- und 330 auf das Nordseegebiet und zwar 382 deutsche und 217 fremde Schiffe. Von den Ersteren ereigneten sich mehr als der dritte Theil (107) in einem 205 Seemeilen langen Fahrwasser, dessen Mittelpunkt Arkona ist. Bringt man die Strandungen in ursächlichen Zusammenhang mit

schlechter Küsten-Befeuern, so findet unsere eingangs gemachte Behauptung bezüglich des Feuers von Arkona eine gewisse Bestätigung. Auf eben dieselbe Ursache kann man mit gleichem Recht die zahlreichen zwischen Dahmerhöft und Birknakka (47) gemeldeten Strandungen zurückführen. Alle Schiffe die von einem nach dem anderen der genannten Punkte fahren, müssen durch den Fehmarn Belt, ein in jeder Beziehung mangelhaft befeuertes Gewässer.

Von den 330 geschehenen Strandungen fallen allein 190 auf die Strecke Nachbörn-Neuwerk (85 Seemeilen). Bis zu welchem Grade eine grosse Anzahl dieser Unfälle durch das mangelhafte Helgoländer Feuer wenn nicht verursacht so doch beeinflusst sind, lässt sich nur schwer nachweisen. Selbstverständlich macht der Umstand, dass dort das verkehrsreichste Gewässer der ganzen Nordseeküste liegt die zahlreichen Strandungen bis zu einem gewissen Grade verständlich. Unerwähnt mag hierbei nicht bleiben, dass am Strande oder in der Nähe Helgolands in den Jahren 1893 bis 97 34 Schiffe Unfälle erlitten haben. Dieselben bestanden in 20 Strandungen, 1 Fall von Sinken, 3 Collisionen und 7 Unfällen anderer Art. Unter den betroffenen Schiffen befanden sich 20 deutsche (1 Torpedoboot der kaiserlichen Marine, 8 Dampfer, 11 Segler), 13 ausländische (6 Dampfer, 7 Segler) und 1 Schiff (Segler) unbekannter Flagge.

2) Gekenterte, 3) gesunkene Schiffe, im Ostseegiet 24 resp. 67, im Nordseegebiet 24 resp. 40, von diesen waren 45 resp. 99 deutsche Schiffe und 3 resp. 8 fremde. Hierbei ist anfänglich verwunderlich, dass die Verluste an der deutschen Nordseeküste, wo im Vergleich zur Ostsee doch ein weit regerer Schiffsverkehr herrscht, mit Bezug auf gekenterte Schiffe gleich, hinsichtlich gesunkener sogar geringer sind. Eine Erklärung hierfür lässt sich nur insofern beibringen, als man annimmt — und wahrscheinlich auch mit Recht — dass die an der Nordseeküste beschäftigten Fahrzeuge durchschnittlich aus besserem, oder sagen wir, neuerem Material bestehen, wie diejenigen in der Ostsee. Abgesehen von den Schiffen einiger recht respectabler Dampfschiffsrhedereien in Stettin, Flensburg, Lübeck etc. vegetiren auf der Ostsee doch bei Weiten mehr ältere Fahrzeuge, denen die Classe zum Fahren nach dem Auslande fehlt, als an der Nordseeküste; wenngleich auch hier noch manches ehrwürdige Schiff, dessen Bauart nicht mehr dem modernen Geschmack entspricht, seine Flagge über das altersgraue Heck wehen lässt. Eine gewisse Bestätigung findet unsere Annahme auch durch die Mittheilung des Statistischen Amtes, dass allein 43 der gemeldeten gekenterten und 88 der gesunkenen Fahrzeuge zwei- und einmastige Segelschiffe waren.



4) Collisionen im Ostseegebiet 247, im Nordseegebiet 351, verursacht durch 880 deutsche und 354 fremde Schiffe\*), davon waren 702 Dampfer und von den Seglern allein 397 Schiffe mit weniger als drei Masten. Dass die zahlreichsten Zusammenstöße bedeutend mehr als alle anderen Unfälle sich in den verkehrsreichsten Gewässern ereigneten, ist naturgemäss. Daher finden wir auch, dass über die Hälfte aller an der Ostseeküste geschehenen Collisionen sich im Centrum innerhalb der Strecke Gross Horst bis Arkona ereignet haben, an dem sowohl der nach Osten als nach Westen gerichtete Seeverkehr vorbeiziehen muss. In ähnlicher Weise treten auch die zwischen Nachhorn bis Neuwerk passirten Zusammenstöße, 268 an der Zahl, von allen Gebieten der Nordseeküste am Stärksten hervor.

5) Andere Unfälle haben sich 239 an der deutschen Ostsee- und 276 an der Nordseeküste ereignet, und zwar 385 an deutschen, 130 an fremden Schiffen. Von Letzteren waren 242 Dampfer; die übrigen Segler, unter diesen wieder 226 Schiffe mit weniger als drei Masten.

Von den insgesamt gemeldeten 2510 Schiffen, die innerhalb der Berichtsperiode Unfälle erlitten haben, fanden 43 Verwendung als Kriegsschiffe und Fahrzeuge der Kriegsmarine, 12 als fiscalische oder Regierungsfahrzeuge, 2129 als Kauffahrteischiffe. (Hierzu sind gerechnet: Handelsfahrzeuge und andere zur Beförderung von Waaren oder Personen mittel- oder unmittelbar dienende Fahrzeuge, auch Leichter, Schlepp- und Bergungsdampfer etc.) 199 als Fischerfahrzeuge, 29 als Lootsonfahrzeuge, 27 als Lust- und Missionsfahrzeuge und 71 als andere Fahrzeuge (Bagger, Eisbrecher, Leuchtschiffe, Boote etc.) Nach Maassgabe des Raumgehalts enthielten 689 der beschädigten bzw. verlorenen Schiffe unter 50 Netto-R.-T., 351 von 50 bis 100 T., 640 von 100 bis 500 T., 267 von 500 bis 1000 T., 307 waren zu je 1000 T. und darüber registriert.

Von den gemeldeten Unfällen sind 538 seeamtlich untersucht; davon durch das Oberseeamt 14 nach eingelegter Revision und 524 durch die übrigen deutschen Seeämter. Die Untersuchung durch das kaiserliche Oberseeamt erfolgte in 12 Fällen auf die Beschwerde der Reichscommissare, in 2 Fällen auf diejenige der betr. Schiffsführer, gegen je einen Spruch der Seeämter zu Stettin und Stralsund, je 5 Sprüche der Seeämter zu Flensburg und Tönning und 2 Sprüche des Seeamtes zu Bracke. Unsere Quelle in Flensburg, aus der wir die Nachricht schöpften, dass der Herr Reichscommissar daselbst »wiederholt gegen see-

amtliche Sprüche Revision eingelegt habe,« war also zuverlässig, was uns zwar im Interesse einer wahrheitsgetreuen Berichterstattung erfreut, weniger aber im Interesse der bei der Berufung betheiligt gewesenen Personen.

Nach den seeamtlichen oder oberseeamtlichen Entscheidungen wurden diese Seeunfälle in 170 Fällen durch menschliches Verschulden herbeigeführt; in 116 Fällen durch Personen der Besatzung. In 10 Fällen (7 Strandungen, 2 Collisionen, 1 anderen Unfall) wurde den Schiffsführern des betroffenen oder des einen betheiligten Schiffes und in einem Falle (Unfall) dem Maschinisten die Befugnis zur ferneren Ausübung ihres Gewerbes entzogen, da ihnen ein erheblicheres Verschulden an dem Unfall nachgewiesen werden konnte.

In 339 Fällen ist der Unfall durch unverschuldete Fügung herbeigeführt. Und zwar: Bei 98 Schiffen durch Sturm und hohen Seegang allein. (54 gestrandet, 10 gekentert, 6 gesunken, 28 andere Unfälle); bei 24 Schiffen durch dieselben Begleiterscheinungen in Verbindung mit Nebenumständen, wie sonstigen ungünstigen Wetter-, Strom- oder örtlichen Verhältnissen etc.; bei 51 durch sonstige ungünstige Wind-, Wetter- oder Stromverhältnisse: bei 14 infolge derselben Erscheinungen in Verbindung mit Mängeln des Schiffes, Irrthum von Personen der Besatzung usw.; bei 20 durch Mängel in der Beschaffenheit, Ausrüstung usw. des Schiffes oder der Dampfmaschine; in 57 durch Verlust oder Beeinträchtigung der Manövrierfähigkeit des Schiffes; in 6 durch Ausbrechen von Feuer und Eintreten von Explosionen usw. usw.

Der Ausgang aller gemeldeten Unfälle bedeutete in 282 Fällen den gänzlichen Schiffsverlust und in 1383 Beschädigung. Die Ladung war bei 171 Schiffen gänzlich verloren oder verdorben, bei 358 theilweise und bei 1155 unbeschädigt. Bei 412 Unfällen wurden sämmtliche an Bord befindliche Personen (1439 Besatzung und 175 Passagiere) geborgen; bei weiteren 65 Unfällen kamen 156 Personen (114 Besatzung, 42 Passagiere) um, 585 wurden gerettet (494 Besatzung, 91 Passagiere) und in 48 Unfällen kamen sämmtliche an Bord befindlichen Personen, 144 an der Zahl (134 Besatzung, 10 Passagiere) um.

Alles in Allem genommen hat der deutsche Reichsbürger Ursache mit dem Resultat zufrieden zu sein, während der deutsche Seemann, dem von 1791 gemeldeten Unfällen an nationalen Schiffen nur in 11 Fällen ein Verschulden nachgewiesen ist, sich mit Recht ebenbürtig an die Seite der besten Seeleute aller Nationen stellen darf. Hier bietet sich einmal die willkommene Gelegenheit, das seemännische Personal im Ganzen zu loben.

\*) Hierbei ist zu bemerken, dass 566 Collisionen mit je 2 Schiffen, 20 mit 3, 11 mit 4 und 1 Collision mit 5 Schiffen stattfanden.

## Zur Geschichte des nautischen Unterrichts und der Navigationschule in Hamburg.

Von Dr. F. Bolte.

(Fortsetzung.)

Es ist von hohem Interesse, die Ideen Woltman's an der Hand des von ihm 1817 aufgestellten Lehrplanes kennen zu lernen, welcher zugleich ihm als Richtschnur für das »Handbuch der Schiffahrtskunde« diente:

»Der Zweck dieser Unterrichts-Anstalt ist: Jünglinge zu geschickten Seeleuten und zwar 1) zu Steuerleuten, 2) zu See-Capitänen wissenschaftlich zu bilden. Die in die Anstalt aufzunehmenden Lehrlinge müssen wenigstens 14 Jahre alt und confirmirt sein, eine gute leserliche Hand schreiben, auch im Rechnen so geübt sein, dass sie die 4 species in ganzen und gebrochenen Zahlen vollkommen fertig können. Der Unterricht selbst wird gratis erteilt.

Der Cursus des Steuermanns-Unterrichtes wird auf 1 Jahr gestellt, und es wird gelehrt

im ersten Semester:

- a) Arithmetik, in Sonderheit die Lehre von Proportionen, Logarithmen und Ausziehen der Quadratwurzel,
- b) die Anfangsgründe der Geometrie, in Sonderheit
- c) Trigonometrie oder die Eigenschaften der ebenen und sphärischen Dreiecke,
- d) mathematische Geographie, wo in Sonderheit die Kenntniss der Erd- und Himmelskugel und die nothwendigsten Begriffe aus der Astronomie vorgetragen werden,
- e) Fluth und Ebbe und sonstige beständige Meeresströme und regelmässige Winde in den verschiedenen Erdzonen;

im zweiten Semester: Kenntniss und Gebrauch

- a) des Loths,
- b) des Loggs und des Minutenglases,
- c) der verschiedenen Compaßes,
- d) der See-Charten und Bestimmung des Weges und Ortes des Schiffes
  - a) durch Besteck auf den Charten,
  - b) durch Rechnung,
- e) des Octanten oder Sextanten nebst Berechnung der Länge und Breite zur Berichtigung der Schiffsrechnung,
- f) einige Begriffe von Seeuhren und deren Nutzen.
- g) Journalführung.

Die Aufnahme und Entlassung der Zöglinge dieser Lehranstalt muss halbjährlich am 1. October und 1. April geschehen und können jedesmal nicht mehr als 12 aufgenommen werden und nicht mehr als die, welche 2 vollständige Semester durch die Lehrstunden besucht haben, entlassen werden. Daraus folgt, dass die Zahl der Schüler nie über 24 sich belaufen darf, die in 2 Classen zu unterrichten sind. Auf diese Weise eingetheilt, wird zum Unterricht ein Lehrer genügen, wenn derselbe an 4 Tagen in der Woche täglich 6 Stunden Unterricht giebt. Ueberdies muss Mittwochs und Sonnabends Abends im Winter, so oft der Himmel heiter ist, eine Stunde zur Sternkenntniss, zum Beobachten und Messen am Himmel angewendet oder wenn ein Observatorium wieder hergestellt würde, auch dieses besucht werden. Im Sommer wird Mittwochs und Sonnabends an die Zoll-Yacht gefahren, um daselbst Terminologie und Manöver der Segel etc. zu lernen.

Am Schluss von jedem Semester fanden die Abgangsprüfungen statt, über deren Ausfall den Prüflingen »gratis testimonia« zugestellt wurden, die von dem Herrn Präses der Schiffahrts- und Hafendeputation contrasignirt waren; doch war für die Zulassung zu diesen Prüfungen eine 4—5jährige Fahrzeit zur See vorgeschrieben.

Anstatt der bisher gebrauchten holländischen Sprache wurde die deutsche als Unterrichtssprache eingeführt und daher das Handbuch ebenfalls deutsch herausgegeben. Schon im Jahre 1823 waren sämtliche Exemplare vergriffen, so dass eine zweite Auflage nöthig wurde, welcher im Jahre 1832 die dritte folgte. Beide sind ebenfalls von Woltman mit Unterstützung seines Neffen E. W. Schuback besorgt worden.

Dieses Buch, welches für die Darstellung der Navigationswissenschaft und für den Unterricht derselben von epochemachender Bedeutung geworden ist, fand eine ungeheure Verbreitung, so dass es 10 Jahre nach seinem ersten Erscheinen bereits in 2000 Exemplaren verbreitet war, und trug nicht wenig dazu bei, das Ansehen der Hamburger Navigationschule so zu heben, dass ihr Lehrplan bei der Errichtung der nun folgenden Navigationsschulen anderer deutscher Staaten zu Grunde gelegt wurde.

Zuerst war man in Proussen dem Plane der Einrichtung einer staatlichen Navigationsschule näher getreten. Obgleich um diese Zeit das Handbuch der Schiffahrtskunde noch nicht erschienen war, war doch der Name Woltman's auf diesem Gebiete schon so bekannt, dass der preussische Handelsminister von Bülow im Jahre 1817 sich mit der Bitte um Unterstützung an Woltman wendet:

»Da Ew. Wohlgeboren mit dem Gegenstande durch langjährige Erfahrung genau bekannt sind, so würde mir Ihr Gutachten über diese für den Handel und die Schiffahrt des preussischen Staates so sehr wichtige Angelegenheit von sehr grossem Werthe sein und Sie mich ganz besonders verbinden, wenn Sie die Geneigtheit haben wollten, mir nicht nur Ihre Meinung, wie der beabsichtigte Zweck am besten zu erreichen, im Allgemeinen äussern, sondern mir auch einen zweckmässigen Lehrplan mittheilen und zugleich die zu jeder einzelnen Abtheilung des Unterrichts angemessenen Lehrbücher benennen wollten.

Sind Ihnen Männer, die sich zu der Stelle eines Directors der zu errichtenden Navigations-Schule oder zu Lehrern an derselben besonders eignen, bekannt, so würde ich es mit sehr vielen Danke anerkennen, wenn Sie mir solche nennen wollten und ich würde ihre Empfehlung ganz besonders berücksichtigen.

Dieser Aufforderung kommt Woltman in einem unter dem 18. Februar 1817 an den Minister von Bülow gerichteten ausführlichen Gutachten nach, indem er zugleich als Leiter der in Danzig errichteten ersten preussischen Navigationsschule den ihm bekannten Altonaer Dr. Tobiesen vorschlägt, welcher darauf hin denn auch vom Minister von Bülow gewählt wurde. Auch die Woltman'schen Vorschläge haben so sehr die Anerkennung v. Bülow's gefunden, dass er nach einem spätern Briefe »bei Einrichtung der gedachten Schiffahrtsschule auf dieselben besondere Rücksicht nehmen wird.«

Auch in Bremen hatte sich seit dem Aufschwunge des Seehandels nach der französischen Zeit die Ueberzeugung Bahn gebrochen, dass es an der Zeit sei, an Stelle der früheren Privatanstalt, welche durch die Kriegswirren im Anfang dieses Jahrhunderts ebenfalls eingegangen war, eine staatliche Navigationsschule zu gründen, und auch hier wandte man sich voll Vertrauen an Woltman. In einem Briefe vom 31. März 1821 schreibt Gildemeister, Mitglied der von Rath und Bürgerschaft in dieser Angelegenheit niedergesetzten Deputation, an ihn:

»Nun ist es beschlossen, von Staatswegen eine so nothwendige Anstalt zu errichten. Ihre vortreffliche Navigationsschule würde uns am besten als Muster dienen. Ich erlaube mir deshalb die Bitte, mich mit der Einrichtung und wie die Lehrer besoldet werden, bekannt zu machen« und auch diesem Wunsche kommt Woltman in seiner Antwort am 2. April nach.

Inzwischen war durch den Tod Müller's im Jahre 1819 eine Neubesetzung der Lehrerstelle erforderlich geworden und

auf Woltman's Empfehlung fiel die Wahl auf einen Mann, der seinem ganzen Wesen nach so recht geeignet war, das von Woltman in Angriff genommene Reorganisationswerk als langjähriger Leiter der Anstalt praktisch zur Durchführung zu bringen und dessen Name stets in erster Linie genannt werden muss, wenn es gilt, an dem Jubiläumsfeste unserer Anstalt diejenigen Männer zu ehren, welchen dieselbe so viel verdankt, Christian Carl Rümker. Er trat sein Amt mit Beginn des Wintersemesters von 1819/20 an, und schon im folgenden Jahre berichtet die Hamburgische Gesellschaft zur Beförderung der Künste und nützlichen Gewerbe in ihren »Nachrichten« (37. Stück) über die Entwicklung der Schule: »Die Schule erfreut sich eines günstigen Fortganges und gewinnt immer mehr das Zutrauen der hiesigen Schiffs-Capitäne. Bei dem Unterricht des verflossenen Winters befanden sich 41 Lehrlinge, von welchen viele bereits weite Seereisen gemacht haben. In diesen Frühling von der Direction zu deren besonderer Zufriedenheit gehaltenen verschiedenen Prüfungen über ihre erlangten theoretischen und practischen Kenntnisse in der Schifffahrtskunde sind die folgenden sämmtlich in Hamburg geborenen jungen Seeleute vorzüglich gut bestanden und mit ausgefertigten, sowohl ihren theoretischen Kenntnissen als auch den erlangten verschiedenen Graden ihrer practischen Fähigkeiten angemessenen Zeugnissen aus der Lehranstalt entlassen worden etc.«

Aber zum grössten Leidwesen seiner Behörde folgte Rümker bereits im März 1821 einem von England an ihn ergangenen Rufe, in Paramatta (Australien) eine Sternwarte zu gründen. Es ist hier nicht der Ort, die Verdienste hervorzuheben, welche sich Rümker durch seinen unermüdlichen Beobachtungseifer sowohl während seiner Thätigkeit in Paramatta, als auch nach seiner Rückkehr in seine alte Hamburger Stellung an dem hier neugegründeten Observatorium um die Astronomie erworben hat. Die Navigationsschule sah ihn ungern aus einer Stellung scheiden, in welcher, nach der kurzen Zeit seiner Thätigkeit zu schliessen, man hervorragende Erfolge für die Anstalt zu erwarten berechtigt war.

Zu seinem Nachfolger wurde auf Empfehlung Woltman's Dr. Daniel Braubach, bis dahin Navigationslehrer in Bremen, ernannt. Inzwischen hatte die Erfahrung gelehrt, dass die Festsetzung der Schülerzahl auf 24 wegen der ungleichmässigen Frequenz im Sommer und Winter nicht aufrecht erhalten werden konnte. Während nämlich im Sommer die Schüleranzahl nur zwischen 15 und 20 schwankte, stieg sie im Wintersemester auf 30 bis 40, so dass man bald an die Einstellung eines »Unterlehrers« für die Wintermonate, wozu einer der geschicktesten Schüler oder irgend ein anderer Mathematiker genügen kann, denken musste, der in einer zweiten Schulstube die untere Classe unterrichtete. In Verbindung hiermit sind wohl die Bestrebungen zu bringen, welche zu Beginn der zwanziger Jahre begannen und die Erbauung eines neuen Gebäudes für das Observatorium und die Navigationsschule zum Gegenstande hatten.

Dieses, am Millerthor gelegen, wurde 1825 fertig und bestand aus zwei durch niedrigere Meridiansäle getrennten Gebäuden, von denen das östliche dem Unterrichte, das westliche der Astronomie diente.

Da die Erkenntniss von dem Nutzen eines gründlichen Navigationsunterrichtes immer allgemeiner geworden war, wurde am 3. November 1826 vom Senate der für die Anstalt sehr wichtige Beschluss gefasst, dass in Zukunft für alle Steuerleute auf Hamburgischen Schiffen die Steuermannsprüfung obligatorisch eingeführt werden sollte. Bei der hervorragenden Wichtigkeit, welcher dieser Beschluss nothwendigerweise für die Navigationsschule haben musste, mag derselbe hier seinem ganzem Wortlaute nach Aufnahme finden:

»Vom 1. Januar 1827 an darf für die Folge Niemand als Steuermann auf einem Hamburgischen Schiffe zugelassen

werden, als nachdem er sich zuvor einer Prüfung seiner Kenntnisse und Fähigkeiten zu dem Ende abseiten der nachfolgend dazu bestellten öffentlichen Behörde unterworfen und sich durch eine Bescheinigung derselben, als gehörig zum Steuermann qualificirt, legitimirt haben wird. Ausgenommen hiervon sind allein diejenigen, welche als Zöglinge der hiesigen Navigationsschule bereits mit einer Bescheinigung ihrer Qualification zu dem Ende in der bisherigen Art versehen sind. Jedoch hat für die Folge die Prüfung der Zöglinge der Navigationsschule zum Behuf der Zulassung als Steuerleute und die Ausstellung der Bescheinigungen zu dem Ende gleichmässig und allein von der nachbeannten Behörde zu geschehen.

Zur Prüfung sind 2 der theoretischen Wissenschaften hinsichtlich der Schifffahrt Erfahrene und 2 früher practische Seefahrende ernannt.

Einem jeden der 4 Examinatoren ist für seine Bemühung von jedem der Examinirten eine Gebühr von 6 Mk. B. zu entrichten, die Ausstellung der Bescheinigung einschliesslich.

Die Prüfungen fanden an jedem Sonnabend vor Weihnachten, Ostern, Johannis und Michaelis statt.

Am 31. Januar 1828 starb Dr. Braubach, und dadurch wurde die Schule wieder vor die Nothwendigkeit einer Lehrerwahl gestellt. Da nach einem in dieser Angelegenheit verfassten Bericht Woltman's Aussicht vorhanden war, den in jeder Hinsicht ausgezeichneten ehemaligen Navigationslehrer Herrn Rümker innerhalb eines Jahres hier wieder zu erhalten und da die sämmtlichen von Senator Westphalen mit diesem Gegenstande Beauftragten der Meinung waren, dass durch diesen für die Schule gewiss am allerbesten gesorgt sein würde, so wurde Rümker am 13. Februar 1828 wieder erwählt, für die Zeit bis zu seiner Ankunft jedoch der bisherige Privatlehrer der Navigation J. S. Metz mit der Vertretung beauftragt.

Im Jahre 1830 kehrte Rümker zurück, wurde aber erst zu Anfang des folgenden Jahres als Navigationslehrer und 1833 auch fest als Director der Sternwarte angestellt. In demselben Jahre wurde von der Schifffahrt- und Hafen-Deputation ein neues Regulativ für die Prüfungen herausgegeben, nach welchem die von jedem Prüfling zu verlangende practische Seefahrzeit auf 6 Jahre verlängert wurde. Nach diesem Regulativ erstreckte sich die Prüfung auf folgende Gegenstände:

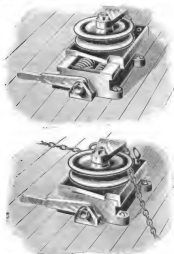
- 1) Das Manöveriren des Schiffes in allen seinen Theilen, Annahme, Stauen und Ablieferung der Ladung und Führung des Journals,
- 2) das Einsegeln in die Elbe,
- 3) die nautische Geographie,
- 4) Arithmetik,
- 5) Geometrie,
- 6) Trigonometrie,
- 7) geographische und astronomische Vorkenntnisse,
- 8) Hülfswerkzeuge des Steuermanns und deren Gebrauch,
- 9) das Segeln nach Plan-Karten,
- 10) das Segeln nach runden Karten,
- 11) nautisch-astronomische Werkzeuge und deren Correction,
- 12) Bestimmung der Breite durch astronomische Messungen,
- 13) Bestimmung des Azimuths der Sonne, wahre Zeit und Länge durch astronomische Messungen,
- 14) Verbesserung der gemeinen Schiffsrechnungen durch astronomische Berechnungen.

(Schluss folgt.)



## Führungsscheibe für Ruderketten. (System May).

Die Vorrichtung unterscheidet sich von ähnlichen heute im Gebrauch befindlichen in der Weise, dass die Scheibe des Ruderkettenblocks, die auf unter ihr befindlichen starken Federn ruht, in zweifacher Weise Functionen verrichtet. Einmal dreht sie sich wie bisher um sich selbst, das andere Mal — und hierin ist die Pointe der Neuerung zu suchen — bewegt sie sich in der Diagonale des von der Kette gebildeten Parallelogramms. Das bräunt mit anderen Worten: Die Scheibe für Steuerkettenführung deren feste Lagerung in eine elastische umgewandelt werden kann, ist dadurch gekennzeichnet, dass das Gehäuse der Scheibe gleitbar auf einen Kasten geführt und durch gesicherte Bolzen und Oesen in unverrückbarer Lage festgehalten und nach Erfordern dieselbe in eine elastisch gelagerte Scheibe umgewandelt werden kann und zwar in der Weise vermittelt eines Hebels, der beim Drehen mit einer schrägen Fläche zu einer am Gehäuse angebrachten Nase vorbeigeht und hier unter Keilwirkung einen starken Druck entgegen dem Zug der Steuerkette ausübt, sodass die Bolzen entlastet und somit herausgezogen werden können. Danach wirkt das Gehäuse mit seinen in den Kasten hineinragenden Vorsprüngen auf Schraubenfedern ein, die in der Richtung der Diagonale, des von der Richtung des Kettenverlaufs bestimmte Kraftparallelogramms liegend, den in der Steuerkette wirkenden Zug aufnehmen. Die nebenstehenden Abbildungen werden etwa noch vorhandene Unklarheiten beseitigen.



Die neue Erfindung verrichtet, wie aus der erwähnten Beschreibung hervorgeht, dem ganzen Steuerapparat eine grössere Elastizität, als sie mit den bisherigen Einrichtungen erzielt werden ist. Dieser Vorzug tritt insbesonders besonders hervor, als das sog. »Würgen« der Ketten in den Blöcken der heute üblichen Vorrichtungen bei dem neuen Block ganz aufhört. Man darf ja nicht die Gefahr unterschätzen, die durch das Würgen, das Scheuern der Ruderkette auf den Schrauben hervorgerufen wird. Vielen Seeläuten werden des Morgens beim üblichen Deckwaschen Eisenspäne, die unterhalb der Ruderblöcke verstreut gelegen, aufgefallen sein. Diese Späne geben

hielänglich Zeugnis von der verheerlichen Wirkung ab, die durch das »Würgen« entsteht.

Immerhin ist die angestrebte Verhinderung des Scheuerns der Ruderkette noch der nebensächliche Zweck der Erfindung. In erster Linie soll die dem Block verliehene Elastizität auf die Ruderkette wirken und sie in solchen Momenten widerstandsfähiger machen, wo bei schlechtem Wetter das Ruder »schlägt«. Derartige heftige Ruder-Bewegungen werden direct auf die Ruderkette übertragen, sodass an ihre Stärke die grössten Anforderungen gestellt werden. Gelingt es, mit Hilfe der erwähnten Elastizität, die Ruderkette stärker und widerstandsfähiger zu machen, so ist nicht allein der Hauptzweck der Erfindung erfüllt, sondern auch der Dampf-schiffahrt ein grosser Dienst erwiesen.

## Lübecks Wasserbauten.\*)

Der unserer Nachbarstadt Hamburg in letzter Woche ungewöhnlich hohen Wasserstand zuführende Südweststurm treibt die Fluthen von unserer Ostsee-Küste ab, verursacht dadurch einen stark auslaufenden Strom und entzieht der Trave soviel Wasser, dass alle Ufer, Bollwerke, Fährgelegenheiten usw. ein ganz anderes Aussehen haben, als gewöhnlich. Hier und da liegt ein Leichter auf dem Trockenen, dort versinkt man, meistens vergeblich, eine beladene Schute ihrem Elemente wieder zuzuführen, und an vielen Stellen kann man genau kontrolliren, wo das Gesetz, nichts in des Hafes zu werfen, jahraus, jahrein übertreten wird. Das niedrige Wasser ist freilich eine Calamität und stört manchen Betrieb sogar empfindlich. Können doch grössere Schiffe nicht den Fluss hinauf noch hinunter, müssen die Fahren sogar zeitweise den Betrieb einstellen! Das ist aber force majeure und auch nicht eine Eigenart der Trave allein, das geht anderen Gewässern genau ebenso. Dagegen hilft Nichts wie Abwarten, dass der Wasser-spiegel sich wieder hebt. Aber irgendwie die Verkehrsstockung als eine besondere Demüthigung für unsere Verhältnisse anzusehen, wird keinem ver-traut mit dem Wasser seienden Menschen einfallen, auch wenn das niedrige Wasser eine ganze, vom Manöverfelde heimkehrende Train-Colonne an seinen Ufer der Travemündung gefangen hält. Das wird auch, wonicht Brücken vorhanden sind, noch nach der Austiefung unseres Rovers genau ebenso passieren, wie heute. Die langandauernden Winde üben einen zu grossen schiebenden Druck auf die Wasseroberfläche aus. — Der Travenspiegel war so niedrig, dass die sonst von der Fluth bedeckten Ufer herausstraten, es war sogar möglich, die seitens über Wasser sichtbaren Ueberreste der alten, einst am linken Ufer unterhalb der Herren-fähre versenkten Hanse-Kriegsschiffe zu erblicken. Die oberen Enden von Spanten und Steven ragten an 2 Fuss aus dem Flusse hervor.

Wird erst der neue Durchstich, welcher die Krümmung bei der Herrenfähre beseitigen soll, hergestellt, ist es vielleicht möglich, die alten Schiffe wieder zu heben. —

Der vor Kurzem von der Firma Vering erworbene und gründlich überholte Tiefbagger hat seine Arbeit bei Dänisch-burg begonnen. Spülrohre sind jetzt auch in genügend Länge und Menge vorhanden, so dass der Spüler die ausge-baggerte Erde sofort auf die linksseitigen Wiesen unterhalb des genannten Gehölzes entleeren kann. Der ältere Bagger »Cyclop« ist bereits seit einigen Wochen damit beschäftigt, das flussaufwärts gelegene Ende der sog. krummen Insel, gegenüber der Koch'schen Schiffswerft, fortzunehmen. Hier soll der Fluss zu einem Umschlagshafen erweitert werden.

\*) Seit Empfang des Artikels bis zur Drucklage sind einige Tage vergangen, daher die auf Anfang des Monats betätigte Einleitung.

nachdem das rechte Ufer, mehr aufwärts, bereits seit Jahren allmählig aufgelöst ist. Der nunmehr festgelagerte Boden ist zu Lagerplätzen vortheilt, die bereits durch zahlreiche Schienen-Gelise dem oberen Verkehr angeschlossen sind. Der Lagerschuppen, welcher dem Canal-ausgang weichen musste, hat hier neuen Platz gefunden und ist bereits längere Zeit in voller Benutzung. An seinem alten Standorte sieht man heute eine tiefe, mit starken Betonmauern eingefusste Grube. Hier wird binnen Kurzem der Canal sich mit der Trave vereinigen. Ein gewaltiger Damm schützt die Tiefe augenblicklich noch vor dem Eindringen der Fluth. Zwei Brücken, die eine für Wagen, die andere für den Bahnverkehr, sind der Vollendung nicht mehr fern. Der Thurm, welcher die Druckwasserkraft für ihren horizontalen Hub beherbergen soll, ist schon bedacht und in den letzten Stadien seiner Bauzeit. Die höher liegende, nicht zu bewegendende Fussgängerbrücke wird nach Herstellung dieser beiden in Angriff genommen werden. Dagegen ist die prachtvolle Burghorbrücke, nachdem die Sandbelastungsprobe zur Zufriedenheit ausgefallen ist, bereits in Besitz genommen. Dies Bauwerk bildet einen neuen Schmuck für das malerische Burghor und wird später, wegen seiner weiten Spannung und Höhe, bequem von den Kränen zu passiren sein. Die Huxterthorbrücke ist ja schon länger in Betrieb, unter ihr hindurch schleppen Vering's Dampfer die vollen Baggerschuten, nachdem sie auf der Strecke nach dem Tivoli hin, den schlammigen Boden der alten Wakenitz aufgenommen haben. Die Mühlen-thorbrücke bietet von Prahls Denkmal aus einen prachtvollen Anblick, sie ist der parkartigen Umgebung so äusserst glücklich angepasst. Man muss sich förmlich überzeugen, dass die von Weitem Guirlanden ähnlich sehenden hängenden Parabol-Bogen wirklich aus solchem Eisen gefügt sind. Von diesem gefälligen Bauwerke aus sieht man den Neubau der Navigationsschule, die mit dem kommenden Schuljahre in Benutzung genommen werden soll. Rechts oberhalb derselben kann man in die Obertrave hineinsteuern, wenn unser Fahrzeug die Brücken hier passiren kann; sonst müssen wir den alten Curs Ost um Lübeck herum zurück. Jetzt regt es sich auch bei den Flussschiffen, vor wenigen Tagen hiess es, man habe eine bedeutende Neubestellung von Leichtern auswärts gemacht und einen Schleppdampfer dazu erworben. — Ausserdem sind, obwohl erst vor Kurzem 2 neue derartige Firmen entstanden, von einem dritten Herrn eine Anzahl Schuten zu demselben Betriebe hier in Bestellung gegeben. Die Handelskammer hat am 23. September ihren neuen Schlepper »Wakenitz« nach erfolgreicher Probe-Schleppfahrt von Henry Koch abgenommen, so dass man sich wohl allerseits als gerüstet betrachten darf, sobald die »Ostseemündung der Elbe« Lübeck ein Hinterland von grosser Ausdehnung erschlossen haben wird. N.

## Schiffbau.

**Stapellauf.** Am 18. October erfolgte von Hamburgs erster Werft, der bekannten Firma Blohm & Voss, in Gegenwart unseres Kaisers und einer auserwählten Gesellschaft der Stapellauf des Linienschiffes »Kaiser Karl der Grosse«. Den Taufact vollzog auf Wunsch des Kaisers der erste Bürgermeister Hamburgs, Herr Dr. Mönkeberg. Dieser neueste und höchst werthvolle Zuwachs unserer Kriegsflotte hat ein Displacement von 11200 T. Die Dimensionen sind 125 m lang, 20.40 m breit, bei einem Tiefgang von 7.83 m mit voller Ausrüstung.

Ein Doppelboden über drei Viertel der Schiffslänge ist in 86 einzelne Zellen getheilt und erhöht wesentlich die Schwimmersicherheit des Schiffes, von dessen 5 Decks das Oberdeck, das Batteriedeck und das Panzerdeck über der Wasserlinie, Zwischen-

deck und Plattformdeck unter derselben liegen. Auf dem Oberdeck befindet sich ein von einer ziemlich hohen Brustwehr umgebener Aufbau, der eine Anzahl sog. »Schwalbennester« enthält, die später zur Aufstellung eines Theils der Geschütze dienen werden. Ueber diesem Aufbau sind eine Laufbrücke sowie die Kommandobrücken angebracht. Der untere Theil des neuen Linienschiffes, d. h. derjenige Theil, der die Maschinen, Kessel, Pulverkammern etc. enthält, wird durch ein Stahl-Panzerdeck geschützt, das mit dem Gürtelpanzer, der erst nach dem Stapellauf auf Teakholz-Unterlage festgebolzt werden wird, an der Oberkante zusammenstösst und so einen kugelfesten Schutz für die wichtigsten Theile des neuen Panzerschiffes bildet. Das Ruder, sowie die Schrauben, liegen unter Wasser und sind dadurch schussfrei.

An Fortbewegungsmaschinen bekommt das neue Linienschiff 3 vierkurbelige Maschinen, mit dreifacher Expansion des Dampfes, der in 6 cylindrigen, 2 Doppel- und 2 Wasserrohr-Stahlkesseln erzeugt werden wird. Die Leistung der Maschinen ist im Maximum auf 13000 indicirte Pferdestärken berechnet; sie werden den Panzer mit 18 Kn. Geschwindigkeit durchs Wasser treiben. Die Propeller sind aus Bronze hergestellt. Die Kesselräume, sowie die Maschinen- und sonstigen unteren Räume des Schiffes sind durch Längs- und Querschotten in eine Menge wasserdichter selbständiger Abtheilungen eingetheilt, die dem Schiffe eine grosse Schwimmfähigkeit sichern, selbst wenn in den einen oder den anderen Raum ein feindliches Geschoss eindringen sollte. Im unteren Schiffsraum befinden sich ausser dem Bugtorpedolancirrohr noch vier weitere Torpedolancirrohre, von denen zwei unsichtbar in der Breitseite des Panzerschiffes angebracht sind.

Zur Armirung des Linienschiffes werden in zwei gepanzerten Drehthürmen je zwei 24 cm-Schnellladegeschütze aufgestellt werden; der eine dieser Drehthürme befindet sich auf dem Oberdeck vor dem ersten Gefechtsmast, während der zweite auf dem hinteren Batteriedeck angebracht ist. Der Mittelaufbau des Oberdecks ist ausserdem umgeben von sechs kleineren gepanzerten Drehthürmen, in denen je ein 15 cm-Schnellladegeschütz aufgestellt werden wird. In den gepanzerten Casematten des Oberdecks wird ebenfalls eine grössere Anzahl von 15 cm-Schnellladegeschützen aufgestellt, sodass das Panzerschiff, das ausser den obigen Geschützen auch noch eine Reihe von 8,8 cm Schnellladegeschützen, Maschinenkanonen usw. bekommt, eines der stärksten Schlachtschiffe sein wird, welche je gebaut worden sind.

In den zwei sehr starken Pfahlmasten, oben mit Gefechtsmarsen versehen, sind 3,7 cm-Maschinenkanonen aufgestellt worden. Der vordere Mast ist inwendig mit einer Wendeltreppe versehen. Die beiden Masten tragen ausserdem Stengen und Raan zum Signalisiren. Die Boote, von denen das Schiff bei einer vorgesehenen Besatzung von 655 Mann in allem natürlich eine ganze Anzahl führen muss, werden auf dem Aufbaudeck Platz finden; das Ein- und Aussetzen derselben wird durch zwei starke Drehkräne kwerkstellig.

**Stapellauf.** Der am 13. October glücklich erfolgte Stapellauf eines für »Det Ostasiatische Compagnie« in Copenhagen auf der Werft der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft in Bau befindlichen grossen Frachtdampfers, Stapelnummer 191, hatte für Fachleute insofern ein erhöhtes Interesse, als hierbei zum ersten Male hydraulischer Stapellauf-Stopper (Phorson's Patent hydraulic launching Apparatus) zur Anwendung kam. Eine Vorrichtung, welche die Sicherheit des Stapellaufs erhöht und sehr exact und zuverlässig functionirte. Bei der Taufe erhielt das Schiff den Namen »Korea«. Die Hauptabmessungen desselben sind: 428'X40'6"X30'6".

**Hochsee-Schooner mit Hilfsmotor.** Der von Hamburg abgegangene Dampfer »Adolph Woermann« hat einen Schooner mit Namen »Nouvelle France« auf Deck, welcher, von Carl Meissner für den Congo contrahirt, in vergangener Woche nach befriedigender Probefahrt vom Bureau Veritas abgenommen, war mit Certificat Classe I für Küstenschiffahrt. Das eiserne Fahrzeug ist 14 Meter lang,  $3\frac{1}{2}$  Meter breit, mit etwa 30 Cubicmeter Laderaum, Cajüte und Maschinenraum. Alle Räume sind unter einem seefesten Oberdeck. Die Maschinenanlage, ein Zwillingsbootsmotor von Ph. Swidersky, Leipzig, und Meissners Segelschraube von 8 HP gab dem Fahrzeug eine Fahrgeschwindigkeit von 12 Kilometer in der Stunde. Carl Meissner hat noch einen ebensolchen 17 Meter-Schooner mit 10 Pferdekraft Maschinenanlage für ein Afrika-Haus der Ostküste in Auftrag gegeben, welcher Ende November abgeliefert werden soll. In dieser Saison sind gerade nach Afrika auch viele kleinere Motorboote hinausgegangen, so von Carl Meissner schon 2 Boote, denen bis Schluss des Jahres noch 2 weitere folgen werden.

## Vermischtes.

**Dass Passagiere auf deutschen transatlantischen Schiffen** eine viel bessere Behandlung erfahren, als auf englischen Schiffen, geht aus folgenden drastischen Aeusserungen eines englischen Ingenieurs in einem Londoner Blatt hervor: »Der Unterschied zwischen einem englischen und einem deutschen Schiff ist kurz gesagt folgender: auf englischen Schiffen müssen sich die Passagiere dem Schiffe anbequemen, auf deutschen Schiffen ist das Schiff zur Bequemlichkeit der Passagiere da. Man zahlt irgend einer englischen Gesellschaft einen Haufen Geldes, um sofort, nachdem man das Schiff betreten hat, zu erfahren, dass man nur ein simpler Passagier ist, der nicht die geringste Beachtung verdient. Die Officiere des Schiffes blicken auf Einen mit ausgesuchter Verachtung, und selbst die unbedeutendsten Angestellten des Schiffes machen aus ihrer Ueberzeugung keinen Hehl, dass die Passagiere eine tief unter ihnen stehende Menschenklasse sind. Se. Königl. Hoheit der Obersteward ist viel zu hochstehend, als dass man sich ihm auch nur nähern dürfte, und So. Excellenz der zweite Steward giebt deutlich zu verstehen, dass ein Passagier dankbar dafür sein soll, dass er sich überhaupt frei auf dem Deck bewegen darf. Man bittet den Decksteward um einen Stuhl; wenn man sich recht bei ihm einzuschmeicheln weiss, so führt er Einen endlich zu dem gesuchten Möbelstück, für dessen Benutzung man aber eine Summe zahlen muss, für die man unter anderen Umständen den ganzen Stuhl kaufen könnte. Gegen Abend begiebt man sich ins Rauchzimmer. Hier hat man das Vergnügen, von Sr. Herrlichkeit, dem Rauchzimmerkellner, so inquisitorisch betrachtet zu werden, als ob man ein Verbrecher wäre, der vor dem Tribunal steht. — Ganz anders ist es auf deutschen Schiffen. Von den Angestellten des Schiffes wird man hier nicht nur höflich, sondern so aufmerksam und fürsorglich behandelt, als ob sie im Privatdienst eines jeden einzelnen Passagiers stehen würden. Die Kellner sind mehr als gefällig; sie sind verbindlich und entgegenkommend. Sogar der Capitän des Schiffes hält es nicht für entwürdigend, nach der Bequemlichkeit der einzelnen Passagiere zu sehen. Man kann auf deutschen Schiffen für weniger Geld eine bessere Cabine erhalten, als auf den englischen. Deshalb üben auch bei den Ueberfahrten über den atlantischen Ocean die deutschen Schiffe von Jahr zu Jahr mehr Anziehungskraft aus. Bei englischen Schiffen wird die Freude an der Reise durch steife Convention und peinliche Beobachtung dergesellschaftlichen Formen niedergedrückt. Auf den deutschen Schiffen fühlt man sich frei. Sogar Musik giebt

es hier. Sie ist freilich nicht hervorragend, aber die Leute von der ersten Classe hören sie gern und die Passagiere zweiter Classe tanzen sogar dazu. Den Engländern würden sich die Haare sträuben, wenn man ihnen derartiges zumuthen wollte. Es ist freilich ganz hübsch zu wissen, dass John Bull beständig in der Nähe ist und dass jeden Sonntag Morgen Kirchendienst abgehalten wird, so dass man, wenn das englische Schiff untergeht, im Geruch der Heiligkeit gerettet werden kann oder auch — ertrinkt. Aber es wäre zu wünschen, dass John Bull auch dem Comfort ein wenig mehr Aufmerksamkeit zuwenden möchte.«

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—30. Sept. 1899 und 1898 folgende Seeschäden gemeldet worden: Totalverluste erlitten 19 Dampfer, 76 Segler 1898 und 14 Dampfer, 54 Segler 1899, Beschädigungen: 355 Dampfer, 220 Segler in 1898 und 333 Dampfer und 209 Segler 1899. Nach Flaggen geordnet gingen im September 1899 folgende Schiffe verloren: Amerikanische 6 Segler; brasilianische 1 Dampfer; britische 8 Dampfer, 19 Segler; chilenische 1 Segler; dänische 3 Segler; deutsche 2 Segler; französische 1 Dampfer, 3 Segler; hawayische 1 Dampfer; italienische 5 Segler; niederländische 1 Segler; norwegische 2 Dampfer, 7 Segler; österreichische 1 Segler; portugiesische 1 Segler; russische 1 Segler; schwedische 1 Segler; spanische 1 Segler und unbekannt 1 Dampfer, 2 Segler.

**Das erste Schiffstagebuch des berühmten James Cook** ist von Professor Edward E. Morris wiedergefunden worden, wie dieser im Octoberheft des Cornhill Magazin mittheilt. Es ist ein altes handschriftliches Buch, das den Titel führt: »Schiffstagebuch an Bord Seiner Majestät Schiff »Adler«. Geführt von James Cook, Unterschiffers«. Es beginnt am 27. Juni 1755 und endet am 31. December 1756. Der Band wurde in einem Karitätenladen in Melbourne gefunden. Die Einleitung berichtet über eine Periode in dem Leben des berühmten Forschers, über die kein Biograph von Kippis bis Sir Walter Besant bis jetzt informirt war. Das Buch enthält natürlich viele unwesentliche Einzelheiten technischer Art, aber im Ganzen hat es nicht nur diese Lücke in Cook's Biographie wenigstens etwas ausgefüllt, sondern es giebt auch ein anschauliches Bild von dem täglichen Leben an Bord jener britischen Schiffe. Gelegentlich kommen Angaben über das Auspeitschen vor. Einmal steht z. B. da: »Der Matrose William Burbin mit 200 Ruthenhiebeln bestraft, einem Urtheil des Kriegsgerichts gemäss.« Cook, der damals Bootsmann war, hat wahrscheinlich mit eigenen Händen dieses scheussliche Urtheil vollstrecken müssen. Unter anderen Angaben kommen solche über den unglücklichen Admiral Byng, auch von Byron's Grossvater, dem John Byron, der damals Postcapitän und allgemein unter dem Spitznamen »Foul Weather Jack« (Schlecht Wetter Jack) bekannt war.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 16. October. Nachdem die Herren Capt. z. S. a. D. Geertz, Drs. Albrecht, Hertz, Eblers, Stammann und die ersten Officiere Sooff, Krause, Lange, Lorentzen, Müller, Peter, Porzelius, Rantzau, Rauschenplatt, Wendt, Kirchheim, Ruser und Klenker als Mitglieder aufgenommen sind und nachdem beschlossen ist, die in letzter Sitzung zur Aufnahme vorgeschlagenen Herren erst in nächster Sitzung aufzunehmen, beschäftigt sich der Verein mit einem neu construirten Ruderkettenblock. Der anwesende Erfinder, Herr May, der ein Exemplar des Blockes in natürlicher Grösse,



sowie zwei Modelle in den Versammlungssaal hatte schaffen lassen, demonstrierte an der Hand seiner Constructionen, deren Zweckmässigkeit und Vorzüge. (Wir verweisen auf den an anderer Stelle abgedruckten Artikel »Führungsscheibe für Ruderketten (System May.)« D. R.) Der Vorsitzende, nachdem er Herrn May für seine Vorführung gedankt hat, wünscht der Neuerung in der Praxis Bewährung, damit ihre Einführung bald erfolgen könne. Zum zweiten Gegenstand der Tagesordnung »Heimschaffungsgesetz« greift eine längere Debatte Platz, in der an der Hand des zweiten Rundschreiben von Herrn Geh. Rath Sartori (die Abänderungsvorschläge des Reichsamt des Innern enthaltend) und des Gesetzes, betreffend die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute (vom 27. December 1872) recht verschiedene Meinungen laut werden. Im Allgemeinen ist die Stimmung im Verein für die Erweiterung des Heimschaffungsgesetzes im Sinne der reichsamtlichen Vorschläge, allerdings mit der Einschränkung, dass straffällige Seeleute nur mit Dampfern, niemals mit Seglern befördert werden und ferner, dass der Schiffsführer, wenn alle nöthige Sorgfalt bei der Bewachung des Internirten gewaltet hat, nicht für seine Entweichung verantwortlich gemacht werden könne. Es wird beschlossen, einen definitiven Beschluss erst in einer späteren Sitzung zu fassen.

#### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 18. October. Das Andenken an das verstorbene Mitglied Herrn Capt. Crantz wird in hergebrachter Weise geehrt. Als Mitglied wird Herr Hermann Bär, 1. Officier des D. »Paraguassu,« aufgenommen. Sodann beschäftigt sich der Verein mit den Erweiterungsvorschlägen des Heimschaffungsgesetzes seitens des Reichsamtes des Innern. Der Vorsitzende spricht seine Verwunderung darüber aus, dass dem Verband Deutscher Seeschifferevereine bisher über die beabsichtigten Vorschläge officiell keine Mittheilung gemacht sei, da die Gesetzeserweiterung doch in allererster Linie die Schiffsführer angehe und ihre vitalsten Interessen berühre. Entgegen vereinzelten Widerspruchs beschliesst die Versammlung auf Vorschlag des Vorsitzenden das Thema »Heimschaffungsgesetz« zur Berathung auf die nächste Tagesordnung zu stellen. Des Weiteren werden die Mitglieder zur Commission über die Lichterführung der Fischdampfer gewählt und der Anregung des anwesenden Vorsitzenden vom Nautischen Verein gemeinsam mit der gewählten Commission des Nautischen Vereins die schwierige Materie durcharbeiten und zu berathen, zugestimmt. Die Namen der Commissionsmitglieder sind: Rolfs, Elingius, Brorsen, Bornmüller, Jerchau, Elson, Patzelt und Loithäuser.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 12. Oct. abgehaltenen ausserordentlichen General-Versammlung, die unter Leitung des Vorsitzenden stattfand und äusserst zahlreich besucht war, wurden zunächst 11 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen waren zu bemerken: Schreiben vom Ehrenmitgliede Döring-Papenburg; Notices to Mariners; Zuschriften von Mitgliedern von Jalluit, Stettin, Leipzig, Papenburg, Eckernförde, Kiel und hier. Sodann wurde bekannt gegeben, dass das allverehrte Mitglied C. G. F. E. Geibel in letzter Woche verstorben sei, die Versammlung ehrte das Andenken des Verstorbenen in der üblichen Weise. Hierauf wurde zur Tagesordnung »Abänderung der Statuten« übergegangen und entspann sich namentlich über § 4 b. eine sehr lebhafte Debatte. § 4 b. ist laut Beschluss des Verwaltungsrathes in folgender Fassung der General-Versammlung empfohlen: »Zum Zwecke der Förderung besonderer, nur Capitänen betreffender Fragen sind auf Antrag von mindestens drei derselben absoiten der Geschäftsführung des

Vereins besondere Sitzungen einzuberufen. Zu diesen Sitzungen von Capitänen hat nur der Verwaltungsrath Zutritt.« Nach lebhaftem Für und Wider wurde schliesslich diese Fassung mit absoluter Majorität angenommen und sodann beschlossen, die weiteren Verhandlungen bis zum nächsten Donnerstag zu vertagen, an welchem wiederum eine ausserordentliche General-Versammlung abgehalten werden soll, zu welcher der Rechtsanwalt des Vereins, Herr Kumpel, sein Erscheinen in Aussicht gestellt habe. Hierauf wurden noch einige Ersatzwahlen zum Verwaltungsrathe vorgenommen und dann die Versammlung geschlossen.

### Büchersaal.

**Hamburger Nautischer Kalender für das Jahr 1900.** Dreizehnter Jahrgang. Verlag von Eckardt & Messdorf, Hamburg.

Die neue Ausgabe dieses Almanachs, der sich seit Langem als ein werthvoller und zuverlässiger Rathgeber für Seeloute und andere an der Schifffahrt Betheiligte erwiesen hat, ist kürzlich erschienen. Gleich wie ihre Vorgänger enthält die Neuauflage eine Reihe werthvoller Informationen zur Ausübung des täglichen praktischen Dienstes auf See und im Hafen. Mit grosser Sorgfalt sind namentlich alle neuen gesetzlichen Bestimmungen und Verordnungen zusammengetragen, um die Seeloute, die während ihrer Abwesenheit den einschlägigen Verhältnissen am Lande entfremdet werden, über die inzwischen eingetretenen Veränderungen auf dem Laufenden zu halten. Aus dem reichen Inhaltsverzeichniss erwähnen wir:

Mondphasen; Abweichung und Geradeaufsteigung der Sonne; Zeitgleichung; Hochwasserzeiten für Hamburg, Cuxhaven, Dover und für verschiedene Plätze der Nordsee und des Englischen Canals; Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See, vom 9. Mai 1897; Verordnung, betreff. die Lichter- und Signalführung der Fischerfahrzeuge und der Lootsenfahrzeuge, vom 10. Mai 1897; Verordnung über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstosse von Schiffen auf See, vom 15. August 1876; Ergänzung dazu, vom 29. Juli 1889; Kaiserl. Noth- und Lootsen-Signalordnung für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern, vom 14. August 1876; die Leuchtfeuer der Elbe von See bis Hamburg; Bekanntmachung, betreff. Betonung der Ostebank, Verlegung des Osteriff-Leuchtschiffs und Aenderung des Leuchtfeuers von Sömsenhusen; Bekanntmachung, betreff. Markirung und Regelung des Schiffsverkehrs auf der Rhede von Brunsbüttel; Polizei-Verordnung für die Brunsbütteler Rhede; Bekanntmachung, betreff. Führung von Hecklichtern auf der Elbe; Elb-Curso; Deck-Peilungen auf der Unter-Elbe; Bekanntmachung, betreffend Einführung einer Prüfung in der Gesundheitspflege an Bord von Kauffahrteischiffen; Bekanntmachung, betreff. die auf Kauffahrteischiffen maassgebende Speiserolle; Liste der Beisitzer des Seeamts zu Hamburg; Regulativ für die Hamburgischen Schiffs-Taxatoren, vom 18. Januar 1882; Hochseefischereiwesen; See-Berufsgenossenschaft; Adressen von Behörden etc. in Hamburg; Rettungswesen für Schiffbrüchige an der deutschen Nordseeküste; Handhabung des Raketenapparats; die Registertonnage; Mitteleuropäische Zeit; Eisberichte an der deutschen Küste etc.

Die geschilderte Reichhaltigkeit des Inhalts, die Uebersichtlichkeit in der Anordnung und die Sorgfalt in der Auswahl und Bearbeitung des Stoffes werden dem neuen Jahrgange gewiss wieder die nämliche günstige Aufnahme seitens des Publikums sichern, wie sie seinen Vorgängern zu Theil geworden ist. Der Preis beträgt wie bisher 75 Pfennig.

## Sprechsaal.

(Eingesandt.)

Gelehrter Herr Redacteur!

Um über eine Angelegenheit, die hier viel besprochen wird, auch das Urtheil weiterer Fachkreise zu hören, ersuche ich Sie um gefl. Aufnahme folgender Zeilen:

«Kann ein Capitän verantwortlich gemacht werden, wenn in der Ladung seines Schiffe Kisten vorhanden sind, deren Inhalt im Manifest als »sundries« declarirt ist, bei der Entloshung von der Zollbehörde aber als Contrebande erkannt wird?»

Der Antrag dieser Frage liegt folgender Vorfall zu Grunde: »Am 19. Juni a. c. wurden an Bord des deutschen Dampfers »Kiao«, welcher in chinesischer Charter zwischen Hongkong und Bangkok fährt, im letzteren Platz von der Zollbehörde 25 Kisten Gewehre gefunden, die im Manifest als 25 Kisten »sundries« declarirt waren. Die Zollbehörde war

von Hongkong aus anonym benachrichtigt worden, und da sie in Folge dessen das Schiff scharf überwachte, wagte der Eigentümer die Güter nicht abzuladen. Das Conossement war auf einen Chinesen ausgestellt, der später nicht zu ermitteln war. Hierauf klagte die Siamische Zollbehörde gegen Capt. Peterson, und wurde derselbe in einer Verhandlung, die vor dem deutschen Minister-Residenten und 2 Bonitieren stattfand, nach deutschem Gesetz zu 10 M. Strafe und in die Kosten verurtheilt.»

Im Voraus bestens dankend, zeichne

Hongkong, 17. Sept. 1899.

Hochachtungsvoll

Hansa-Freund.

(Der Capitän wird für den Inhalt seiner Ladung solange verantwortlich gemacht werden können, als nicht in Conossementen, wie es in letzterer Zeit meistens geschieht, die Verantwortlichkeit auf die Ladungsschiffer abgewälzt ist. D. R.)

## J. H. KÖNIGSLIEB, HAMBURG

Bürocomptoir Nr. 18.

Pelzerstrasse 19 (am Dornbusch).

Fernsprecher 2085, I.

Westfälische Steinkohlen, Coks und Bricks

en gros et en détail.

Specialität: Lieferung frei Bunker der Dampfer und für Export.

## Ritter's Original-Patent automatischer Dampfschmierapparat.

D. R. P.

Anerkannt vollkommener Apparat.

D. R. P.

Eiserne Oelgeschmierer.

**Viele Tausende im Betriebe** bei der Kaiserl. Marine, den Königl. Werkstätten, sowie den bedeutendsten Dampfschiffahrtsgesellschaften, Werften, Dampfmaschinenfabriken, Berg- und Hüttenwerken etc. Gewisse Regulirung und bei höchster Tourenzahl absolut sicher und geräuschlos arbeitend. Elegante und sorgfältige Ausführung. Keine zerbrechlichen Theile. Auf Wunsch zur Probe.

Paris, Franco. Wiederverkäufer Rabatt.

W. RITTER, Maschinen-Fabrik, ALTONA.

Für Kesselmaschinen

Etabliert 1845

Für Zwillingsmaschinen

## Joh. C. Tecklenborg A.-G.

Schiffswerft und Maschinenfabrik.

Bremerhaven — Geestemünde.

Neuen und Umbau von See- und Flussschiffen sowie Maschinen jeder Art und Größe, Bau von Kesseln jeglicher Größe. Ausführung von Eisenconstructions.

Reparaturen an Schiffen, Maschinen und Kesseln in kürzester Zeit. Trockendock und Patent-Slip.

Pa. Qualität  
**Bunkerkohlen**

Liefert zu billigsten Preisen

**Bd. Blumenfeld,**  
Hamburg, Dovenhof 77.

Hamburg 1897.  
Silb. Med.

**C. Plath**  
**Hamburg**  
Stubbenhuk No. 25.

Fabrik von  
nautischen Instrumenten.

Hamburg 1898.  
Gold. Med.

**Füllungsstücke**  
zu Rettungsgürteln

aus gepresstem Kork offeriren billig  
**Delmenhorster Korkwerke**  
Gesellschaft mit beschränkter Haftung  
Delmenhorst.

Siechen erschien in unserem  
Verlage:

**Hamburger**  
**Nautischer**  
**Kalender**

für das Jahr 1900.

Dreizehnter Jahrgang.

Preis 75 Pfg

Eckardt &amp; Messtorff,

Buch-, Land-  
und Seekartenhandlung

Hamburg, Steinhöft I.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Bellagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 43.

Hamburg, den 28. October.

XXXVI. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Das Ergebniss der Nautischen Fach-Conferenz. — Verhältnisse in der deutschen Segelschiffahrt. — Zur Geschichte des nautischen Unterrichts und der Navigationsschule in Hamburg. (Fortsetzung.) — Seeanstands-Verhandlungen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Frachtenbericht. — Sprechsaal.

### Auf dem Ausguck.

Der uns aus Flensburg schriftlich übermittelte Wunsch, über die Vorgänge auf dem südafrikanischen Kriegsschauplatz in ähnlicher Weise zu berichten, wie s. Z. über den Verlauf des spanisch-amerikanischen Krieges, kann unmöglich berücksichtigt werden. Wenn Berichte über den Kampf um die »Perle der Antillen« in der Hansa fortlaufend veröffentlicht wurden, so geschah es, weil jene Kraftprobe in der Hauptsache einen maritimen Charakter trug. Das Ringen um die Goldminen in Transvaal, zwischen ihren gegenwärtigen Besitzern, den Buren, und den angeblich für die Gleichberechtigung aller weissen Racen kämpfenden Briten, wird sich voraussichtlich nicht auf die See verpflanzen. Lediglich eine Recapitulation der im Laufe der Woche in der Tagespresse gemeldeten Kriegsdepeschen würde doch, so lange es sich um Gefechte und Schlachten zwischen Landarmeen handelt, zu wenig in den Rahmen einer nautischen Fachzeitschrift passen. Ueibt der Krieg, wie es gegenwärtig schon der Fall, auf den Frachtenstand eine Wirkung aus, so wird hierüber natürlich berichtet werden.

Der seit Anfang d. M. in Südafrika geführte Krieg absorbiert zum Transport britischer Truppen und Munition eine grosse Anzahl Dampfer, die

sonst theils in regulärer, theils in wilder Frachtfahrt beschäftigt waren. Laut Mittheilungen der englischen Presse sind bereits 101 einheimische Dampfer zu 472 421 T. von der britischen Regierung gechartert. Dass dieses plötzliche Zurückziehen einer so grossen Dampferflotte vom überseeischen Waarentransport auf den Frachtenstand nicht ohne Einfluss geblieben ist, lässt sich begreifen. Aus den bisherigen auswärtigen Frachtnotirungen geht vorläufig nur ein Steigen der Frachten für Getreide hervor. Wir werden in nächster Nummer darauf zurückkommen.

Mr. Wilson und Anhänger sprechen noch immer von einem Strike englischer Seeleute. Was sie dazu ausser der Wahrung ihrer persönlichen Interessen veranlasst, ist nicht zu begreifen. Englische Schiffe werden, in letzter Zeit selbst in Liverpool, wo der Strikebacillus bisher nicht an Unfruchtbarkeit litt, ohne Störung mit Personal versehen. Manche schreiben diese zu Ungunsten der Ausständigen eingetretene Aenderung der Abwesenheit Mr. Wilson's zu, der sich an der Ostküste Englands vor dem Huller Polizeigericht wegen Beeinflussung Arbeitswilliger zu vertheidigen hatte. Wie man übrigens in der Merseystadt über den Strike auch in solchen Kreisen urtheilt, deren



einziges Capital die persönliche Geschicklichkeit der Einzelnen ist, geht aus einer Versammlung hervor, die von Eisenbahnbediensteten abgehalten wurde, um über ein Darlehn zu verhandeln, das der Seemanns- und Heizerverein zwecks Unterstützung der Strikenden beim Verein der Eisenbahner machen wollte. Nicht nur wurde mit Stimmenmehrheit der Antrag um Unterstützung sondern auch eine beantragte offizielle Sympathiekundgebung für die Strikenden abgelehnt. Und warum? Weil man zu der Einsicht gelangt ist, dass die englischen Seelente und Heizer in ihrer Gesamtheit garnicht die Arbeit eingestellt haben, und ein Strike, wenn von einem solchen überhaupt gesprochen werden kann, nur im Kopfe Herrn Wilson's und Gleichinteressirter besteht. Wir sehen also, dass unsere bereits vor mehreren Wochen über den gegenwärtigen Strike bekundete Ansicht, auch von Personen getheilt wird, die ohne zwingende Gründe doch gewiss keine Veranlassung haben, strikenden Lohnarbeitern ihre Sympathie zu versagen.

In New-York ist eine Bewegung, an der sich sehr einflussreiche Leute betheiligen, im Gange; sie bezweckt, das **Zwangslootsensystem abzuschaffen**. Seit dem Jahre 1855, als der Congress die einzelnen Küstenstaaten bezw. deren Regierung autorisirte, das Lootsenwesen ihrem Wunsche gemäss zu organisiren, wurde jedes nach und von New-York gehende Schiff zur Annahme eines Lootsen verpflichtet, dessen Gebühr im Verhältniss zum Tiefgange des jeweiligen Schiffes steht. Die Anzahl der Sandy-Hook-Lootsen hielt sich infolge gegenseitiger Uebereinkunft stets in scharf gezogenen Grenzen. Zogen sich ältere Herren vom Dienste zurück oder wurde durch Ableben eines Lootsen eine Stelle vacant, gleich war Ersatz da, der sich aus solchen Personen rekrutirte, die auf den Lootsen-schoonern, heute Lootsendampfern, jahrelang als Bootsruderer, später -Steuerer und zuletzt als Lootsenapplikant Dienste geleistet hatten. Allerdings mussten die Bewerber die erfolgreiche Ablegung einer Lootsenprüfung nachweisen können. Jedenfalls war und ist es Grundsatz, den Lootsenzuwachs nur dem Personal zu entnehmen, das die Bedienungsmannschaft der Lootsenfahrzeuge darstellt. Die eingangs erwähnte Bewegung glaubt ihr Ziel, den Lootsenzwang abzuschaffen, dadurch zu erreichen, dass laut Bundesgesetz bestimmt werde, die Funktionen eines Lootsen dürfe Jeder übernehmen, der von dem »United States Vessel Inspection Service« hierzu befähigt erachtet werde. Die genannte Behörde versieht die Dienste einer Reichsprüfungscommission und ertheilt Schiffern,

Steuerleuten und Maschinisten den Befähigungsnachweis zur Ausübung ihrer Berufspflichten. Gelingt es den Plan, der wie gesagt von sehr einflussreicher Seite unterstützt wird, zu verwirklichen, dann ist der Führer eines auf New-York fahrenden Schiffes, der das sog. Sandy-Hook Lootsenexamen erfolgreich bestanden hat, von der Mitnahme eines Lootsen beim Ein- und Ausgehen befreit. Da die New-Yorker Lootsengebühren bekanntlich nicht gering sind, würde deren Ersparniss von den betheiligten Rhedern mit Recht freudig begrüsst werden. So bestrickend Das alles klingt, hat es doch für nicht englisch sprechende Seelente grosse Schattenseiten. Zweifellos würden die Führer amerikanischer und englischer auf New-York fahrender Dampfer mehr oder weniger alle das Lootsenexamen machen, weil sie ein Haupterforderniss der Prüflinge, die englische Sprache in Wort und Schrift in gewissen Grenzen zu beherrschen, ohne Weiteres erfüllen können. Darf man die gleichen Kenntnisse bei ausländischen Capitänen voraussetzen? Doch wohl nicht. Jedenfalls nicht bei solchen Schiffsführern, die dem romanischen Volksstamm angehören. Die germanischen Capitäne, Deutsche, Holländer und Skandinavier, sprechen ja mehr oder minder ein verständliches Englisch. Ob aber die Kenntnisse in der sog. Weltsprache, besonders in schriftlicher Beziehung, so weit reichen, um die bezüglichlichen Bedingungen im erwähnten Lootsenexamen zu erfüllen, ist wohl eine Frage, die nicht ohne Weiteres mit »Ja« beantwortet werden darf. Aus diesem Grunde würde ein Schritt, der mit dem Abschaffen des Zwangslootsensystems in New-York Erfolg hätte, amerikanischen und englischen im Gegensatz zu ausländischen Rhedereien Vortheile gewähren.

Herr Cramp, der bekannte **amerikanische Schiffbauer**, giebt sich alle erdenkliche Mühe, **Schiffbau-prämien** in den Ver. Staaten populär zu machen. Wie weit ihm Das bis jetzt gelungen ist, lässt sich noch nicht übersehen. Erfolglos wird er mit Hilfe der angewandten Mittel kaum bleiben. Nächst einem Schreiben, worin Herr Cramp im März d. J. dem Repräsentantenhaus bezw. den Abgeordneten die durch den Unterschied der Baukosten auf heimischen und britischen Werften für die amerikanische Schiffbauindustrie heraufbeschworene Gefahr in grellsten Farben schilderte (siehe »Hansa« No. 13) hat er jüngst wiederum seine Fertigkeit als Verfasser eines ähnlichen Schriftstückes documentirt. Herr Cramp behauptet nämlich, aus Anlass gewisser Anzeichen amerikanischer Maschinenbauarbeiter sich zu organisiren, dass britische Schiffbaumeister

beabsichtigen, das in Grossbritannien in höchster Blüthe stehende Gewerkschaftswesen auch in den Ver. Staaten einzuführen. Durch solche Manipulationen erhoffen sie, nach Herrn Cramps Version, einen Strike in Scene zu setzen, der ihnen den durch den vorjährigen lang andauernden Ausstand der Maschinenbauer entstandenen pecuniären Verlust zum Theil wieder ersetzen soll. Kommt der Plan zur Ausführung, dann werden etwa zehn Bauaufträge für grosse Schiffe, die amerikanischen Werften bereits übergeben sind, an britische als die leistungsfähigsten abgegeben werden müssen. — Dass diese den britischen Schiffbauern von ihrem amerikanischen Kollegen ihnen unterschobene Absicht, in der engl. Fachpresse nicht sehr heifällig aufgenommen worden ist, darf man aus einigen Bemerkungen schliessen, die »Fairplay« zum Thema macht. Nach Schilderung des Thatbestandes heisst es: Entweder Herr Cramp glaubt was er gesagt hat, oder er thut es nicht. Wie dem auch sein mag, ist er werth, dass sich ehrenwerthe Personen mit ihm noch im Ernste beschäftigen?

**Französische Schiffahrtskreise** führen bittere **Klage** über die für das Jahr 1900 von der Regierung für **Arbeiten und Bauten** im Interesse der Seeschiffahrt veranschlagten **Ausgaben**. Diese sind gegen frühere Jahre so ausserordentlich niedrig bemessen, dass die Regierung kaum im Stande sein dürfte, ihre mit verschiedenen localen Seebehörden und Handelskammern abgeschlossenen Contracte zu erfüllen. Anstatt sich auf solche Hafenverbesserungen zu beschränken, die absolut nothwendig sind, hat die Regierung mit etwa 40 verschiedenen maritimen Behörden Verträge abgeschlossen, deren Erfüllung der Seeschiffahrt grössere Accomodationen gewähren soll. Staatliche Unterstützung wurde den Behörden, die neben besonderen Communalsteuern aus dem »fonds de concours« Mittel schöpften, in Aussicht gestellt. Nun stellt sich heraus, dass die erwähnten Fonds erschöpft sind und den beiden Contrahenten, der Regierung einerseits und den localen Behörden andererseits überlassen bleibt, die früher eingegangenen Verpflichtungen zu decken, falls man nicht will, dass viele der in Angriff genommenen und schon weit vorgeschrittenen Arbeiten unvollendet bleiben. Insgesamt sind für 1900 die Behörden zum Aufbringen von 45 Millionen Franc verpflichtet, während dem Staate oblag, 75 Millionen Franc zu Hafen-Baulichkeiten bezw. Verbesserungen und Erweiterungen disponibel zu halten. Ganz besonders protestiren die Behörden der Häfen von Dünkirchen und Boulogne gegen die staatlichen Maassnahmen. Für die im kommenden Jahre in Aussicht genommenen Hafenverbesserungen in Dünkirchen

wurde eine staatliche Unterstützung von zehn Millionen Francs erwartet, statt dessen sollen sie nur eine Million haben. Noch schlimmer geht es Boulogne. Für die Beendigung der im nächsten Jahre ihrer Vollendung entgegensehenden öffentlichen Bauten, unter Anderem die Vertiefung des Fahrwassers, sind noch 13 Millionen Francs nothwendig; im Budget sind aber nur 200 000 Francs ausgesetzt. Sechs bis sieben Millionen Francs wurden bestimmt erwartet. Die städtischen Cassen verfügen nur über sieben Millionen Francs. Allgemein verlautet, dass die Arbeiten bis zum Jahre 1901 unterbrochen werden müssen. Ueberall hört man die berechtigte Frage: »Was veranlasst die Regierung zu solchem Vorgehen?« Eine zufriedenstellende Antwort kann wahrscheinlich nur Herr Millerand, der Handelsminister geben.

Der **auswärtige Handel Japans** für das Jahr **1898**, über den authentische Nachrichten vorliegen, zeigt gegen das Ergebniss des Vorjahres einen ganz **abnormen Aufschwung**. Wenngleich sich das japanische Verkehrswesen seit Jahren in aufsteigender Bahn bewegt, ist das Resultat in der Berichtsperiode für Japan so überaus günstig, dass Uneingeweihte nach der Ursache dieser ungewöhnlichen Verkehrsverschiebung mit Recht fragen. Das Räthsel ist leicht gelöst. Das Jahr 1898 war das letzte, in dem der alte seit den 25. Juni 1866 gültige niedrige Zolltarif für Einfuhrgüter bestand. Das Bestreben europäischer Exporthäuser, ihre Waaren in möglichst grossem Umfange noch unter der niedrigen Abgabe nach Japan zu importiren, ist erklärlich. Als Folge dieses bald verwirklichten Wunsches überstieg auch der Werth der Einfuhr diejenige der Ausfuhr bedeutend, nämlich um 11 500 000 Pfund Sterling. Ganz besonders kommt der Werthunterschied zwischen Im- und Export im letzten Quartal zur Geltung. Auch hierfür findet sich eine Erklärung. In kaufmännischen Kreisen wusste man zwar, dass in nicht mehr langer Zeit die Tarifänderung vorgenommen werde, den Zeitpunkt, wann es geschehe, kannte Niemand. Allgemein wurde calculirt, die erhöhten Zollabgaben werden am 1. Januar 1900 in Kraft treten. Deshalb hatte die am 10. September v. J. veröffentlichte Nachricht, der neue Zolltarif komme ein Jahr früher, am 1. Januar 1899, zur Geltung, die Wirkung, dass, wie erwähnt, sich alle Exportfirmen beschleunigten, bei japanischen Geschäftshäusern für ihre Waaren schnell Absatz zu finden. Nachstehend mag durch einige Zahlen das Erwähnte illustriert werden. Der gesammte auswärtige Handel des japanischen Kaiserreichs repräsentirte einen Werth von 45 249 039 Pfund Sterling, davon die

Einfuhr 28 328 345, die Ausfuhr 16 920 694. Mit diesen Zahlen ist die vorjährige Einfuhr um 5 707 550 £, die Ausfuhr um 231 490 £ überschritten. Der deutsche Antheil beträgt 2 814 453 resp. 252 077 £.

Das Bureau „Veritas“ hat sein Generalregister der Handelsmarinen aller Nationen veröffentlicht. Wir beschränken uns diesmal nur auf die Registrirung erwähnter Publication; in nächster Nummer wird eine eingehende Besprechung stattfinden.

## Das Ergebniss der Nautischen Fach-Conferenz

in Berlin im Reichsamt des Innern vom 30. Mai bis  
3. Juni 1899.

Wir haben im April und Mai dieses Jahres wiederholt auf eine damals bevorstehende Conferenz hingewiesen, die vom Staatssecretär des Innern berufen und an der alle deutschen Navigationschuldirektoren als beratende Mitglieder theilnehmen sollten. Zweck der Conferenz war, an der Hand des reichhaltig gesammelten Materials, betr. die Nothwendigkeit einer Aenderung der Prüfungsvorschriften für Seeschiffer und Seesteuerleute, die Anschauung und das auf praktische Erfahrung gegründete Urtheil der nautischen Pädagogen zu dieser Frage zu hören. Das Reichsamt des Innern, bezw. der Herr Geh. Reg.-Rath Donner, hat der Redaction auf deren vorherige Anfrage den Bericht und die Beschlüsse der Nautischen Fach-Conferenz in gütiger Weise zwecks Veröffentlichung überlassen. Das uns zur Verfügung gestellte Material ist so umfangreich, dass wir uns leider aus Platzmangel gezwungen sehen, nur die einzelnen Beschlüsse nicht aber deren Begründung nachstehend wiederzugeben. Einleitend mag zum Schluss noch bemerkt werden, dass den Congress der Geh. Reg.-Rath Donner präsidierte und dass die Beschlüsse des Congresses ausser von ihm, dem Reichsprüfungsinspector Regierungsrath Dr. Schrader und neun Navigationsschulmännern, auch von zwei Seeofficieren, Capt. z. See v. Frantzius und Capt.-Leut. Behm unterschrieben worden sind. Die Namen der nautischen Delegirten sind: Holtz, Wendlandt, Jungelaus, Reimer, Dr. Soeken, Dr. Behrmann, Dr. Schulze, Prof. Dr. Schilling und Dr. Bolte.

Die Beschlüsse der Conferenz mit Bezug auf Küstenschiffahrt, Hochseefischerei und Schiffer auf

kleiner Fahrt werden späterhin abgedruckt werden. Der nachstehende Auszug enthält ausschliesslich das Ergebniss über die Beratungen zu den Prüfungsvorschriften der Seesteuerleute und Schiffer auf grosser Fahrt. Und zwar in folgender Reihenfolge:

**Schule.** Bei den Regierungen der Seebundesstaaten ist der Wunsch auszusprechen, dass die Dauer der Schiffercourse für grosse Fahrt nach Möglichkeit einheitlich geordnet und thatsächlich unter Berücksichtigung berechtigter Ausnahmen von den Prüflingen eingehalten wird.

**Verfahren bei der schriftlichen Prüfung.** Ein Versuch mit der vom Reichs-Inspector vorgeschlagenen Blattmethode (siehe Jahresberichte des Reichsinspectors von 1892 und später 1898) bei den schriftlichen Prüfungen ist anzustellen.

**Beurtheilungsverfahren bei der schriftlichen Prüfung (Punktsystem).** Für das Beurtheilungsverfahren der Leistungen in der schriftlichen Prüfung soll das sogenannte Punktsystem von sämtlichen Prüfungscommissionen bei den Prüfungen des Jahres 1899 erprobt werden.

**Gestattete Hilfsmittel bei der schriftlichen Prüfung.** Zusammenstellungen von Formeln und Formularen sind bei den Prüfungen untersagt.

**Deutsche Sprache.** Die Kenntniss der Deutschen Sprache ist zu verlangen bis zur Fähigkeit, gegebene Fragen aus dem Gebiete der Berufsthätigkeit dem Inhalt und Ausdruck nach schriftlich und mündlich genügend zu beantworten. Aus dem Gebiete des See- und Wechselrechtes sowie des Versicherungswesens sind in der schriftlichen Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt eine grössere Anzahl von Aufgaben zu lösen.

**Englische Sprache.** Der Gebrauch des Nautical Almanac ist nicht zu verlangen. (Man kam zu dieser Beschlussfassung, weil jedes deutsche Schiff mit einem deutschen Jahrbuch ausgerüstet sein kann, und weil sich die Kenntniss des Gebrauchs des Nautical Almanac bei der mündlichen Prüfung in der englischen Sprache nachweisen lasse.)

**Mathematik** (siehe Seegesetzgebung des Deutschen Reichs, Art. 15.) Alle mathematischen Fächer sind in der schriftlichen Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt beizubehalten. In der ebenen und sphärischen Trigonometrie sind die gesuchten Stücke auf zehntel Bogenminuten genau zu berechnen (mit fünfstelligen Log.)

**Neues Hilfsfach: Experimentalphysik.** Die Elemente der Experimentalphysik sind in der Schiffer- und Steuermannsprüfung zu verlangen; in der Schifferprüfung ist eine besondere schriftliche Aufgabe zu lösen.

Bei den nun folgenden Fächern sind zunächst



einige allgemeine Gesichtspunkte ins Auge zu fassen:

Grundsätzlich wurde überall die Freiheit in der Wahl der einzuschlagenden Wege bei den Aufgaben-Lösungen den Prüflingen gewährleistet durch folgenden Beschluss:

Die Methoden zur Berechnung der nautischen Aufgaben sind im Allgemeinen nicht vorzuschreiben. Ferner wurden die Mindestgrenzen der Genauigkeit der Rechnungen gegenüber der bisher üblichen Gewohnheit etwas heruntergedrückt. Die auf Grund dieser Anschauung gefassten Beschlüsse sind die folgenden: Für die Aufgaben, bei denen die nautisch-astronomischen Rechnungen auf beobachteten Kimmabständen der Gestirne beruhen, genügt die Ausrechnung auf volle Minuten, also die Benutzung fünf- oder vierstelliger Logarithmen ohne Einschalten. — Die beobachteten Kimmabstände können auf volle Minuten abgerundet werden. Um dieselben auf wahre Höhe zu beschicken, genügen — mit Ausnahme der Meridianbreiten, die auf 0,1 Minuten zu beschicken sind — Gesamtberichtigungen auf volle Minuten. — Die Abweichungen der Gestirne sind auf 0,1 Minuten, die geraden Aufsteigungen auf ganze Zeitsecunden den nautischen Ephemeriden zu entnehmen. — Sind für einzelne Rechnungen die Höhen über dem künstlichen Horizont beobachtet, so sind diese durch gesonderte Anbringung der einzelnen auf Bogensekunden gegebenen Berichtigungen auf wahre Höhen zu beschicken und ist die weitere Rechnung auf zehntel Bogenminuten auszuführen (mit fünfstelligen Log.) — Azimuthe sind auf volle Grade zu berechnen.

Compass. In der schriftlichen Schifferprüfung sind zu verlangen Kenntnisse in der Lehre vom Magnetismus, soweit sie zum Verständniß der Lehre von der Deviation erforderlich sind. Bestimmung der Deviation im Hafen und auf See unter Benutzung des Diagramms, wobei dem Prüflinge die Wahl freisteht:

Compensation der Deviation.

Berechnung der Coefficienten ist auf A, B, C, D und E aus den 8 Hauptstrichen zu beschränken; die Berechnung derselben aus den ursprünglichen Beobachtungen mit Hilfe von Rechnung und Diagramm ist nicht zu verlangen; wohl aber die Kenntniß der Bedeutung von  $\lambda$ .

Aenderung der obigen Coefficienten mit der Zeit und dem Orte; einfache Bestimmung von K im Hafen auf N.- und S.-Cursen durch Krängung der Schiffe, der Aenderungen von K mit der Zeit und dem Orte. Berechnung einer neuen Deviation aus neu beobachteten B. und C.

Coppelcurs. In der Schifferprüfung ist der Coppelcurs als Bedingungs Aufgabe fallen zu lassen.

— Als Mittelbreite für die Verwandlung der Abweichung (Abweichung) in Längenunterschied und umgekehrt genügt der nächste volle Breitengrad zwischen  $0^\circ$  und  $60^\circ$ , so dass zu dieser Arbeit die Gradtafel benutzt werden kann.

Die Fächer  $C_1$  (Abstand) und  $C_2$  (Strom) wurden für beide Prüfungen desshalb als entbehrlich angesehen, weil die zeichnerische Lösung doch in der Kartenaufgabe verlangt wird und eine rechnerische Lösung der Praxis nicht entspricht.

Das Fach  $C_7$  (Karte) erhält durch diese Verschiebungen nur geringe Erweiterung, doch wurde auch hier die Genauigkeit der Bestimmungen als für die Praxis hinreichend festgelegt durch den Beschluss:

Bei der Abstandsbestimmung der Schiffe von einem Küstenpunkte genügt die volle Seemeile. — Die Richtung und Fahrt des Stromes wird auf viertel Striche und volle Seemeilen hinreichend genau berechnet. — Der Gebrauch der Steuertafel ist bei den Kartenaufgaben zu verlangen.

Die Berechnung der Culmination der Gestirne ist als gesonderte Aufgabe wegzulassen, jedoch ist bei den Meridianbreiten eine Frage nach der ungefähren Culminationszeit der Fixsterne zu stellen. — Die ungefähre Culminationszeit der Fixsterne wird künftig auch in der Steuer-mannsprüfung verlangt.

Nebenmeridianbreite. In den Aufgaben zur Berechnung der Nebenmeridianbreite sind nur Beobachtungen nach dem Chronometer zu Grunde zu legen; der Stand des Chronometers ist gegen mittlere Gr. Zeit zu geben. In beiden Prüfungen sind diese Breitenberechnungen als Bedingungs-aufgabe fallen zu lassen.

Breite aus zwei Höhen. Die Aufgabe »Bestimmung der Breite aus zwei Sonnenhöhen« ist durch Bestimmung der Breite und Länge aus zwei Gestirnhöhen zu ersetzen.

Missweisung. Azimuthe sind auf volle Grade zu berechnen. — In den Prüfungsaufgaben, welche die Bestimmung der Missweisung zum Gegenstande haben, ist das Azimuth durch logarithmische Rechnung zu finden, doch ist eine Controlle durch Tafeln gestattet; bei den Aufgaben der Compassdeviationen und der Standlinien ist die alleinige Anwendung der Azimuthtafeln ev. Höhen-tafeln allgemein gestattet.

Gleiche Sonnenhöhen. Der Majoritäts-beschluss lautet: Die Berechnung des Chronometerstandes durch gleiche Sonnenhöhen fällt fort. (Die Minorität wollte die Aufgabe noch beibehalten, zumal sie durch die in Aussicht genommenen Aenderungen im Nautischen Jahrbuch eine erhebliche rechnerische Erleichterung erfahren sollte.)

Das Fach  $C_8$  (Bestimmung von Stand und Gang der Chronometer) der Schifferprüfung soll

als schriftliche Aufgabe enthalten: Die Bestimmung des Chronometerstandes mit Hilfe eines Kimmabstandes oder einer doppelten scheinbaren Höhe und einer Landpeilung und die Berechnung des Gangos aus einem berechneten und einem ev. durch Zeitball gegebenen Stand.

**Monddistanz.** Bei der Berechnung der wahren Monddistanz ist die Benutzung der sog. Neger- oder Thomson-Tafel gestattet. — Die Monddistanz-Aufgaben sind dergestalt zu ändern, dass bei der Hälfte derselben die Länge und bei den übrigen der Stand des Chronometers verlangt wird. — Ausserdem ist die Verwerthung einer Combination mehrerer aus Monddistanzen gewonnenen Chronometerstände zur Ermittlung des wahrscheinlichen Standes zu verlangen. — In der Steuermannsprüfung sind die Monddistanzen als Bedingungs-aufgabe fallen zu lassen.

**Luft- und Meeresströmungen.** Die Lehre von den Wirbelstürmen und der maritimen Meteorologie wurde in dem jetzigen Umfange für ausreichend erachtet.

**Einrichtung und Ausrüstung der Seeschiffe** (bei Schifferprüfungen), Kenntniss der Haupt- und Rundhölzer (bei Steuermannsprüfungen.) Die Kenntniss der baulichen Einrichtungen und der Ausrüstung der Seeschiffe ist in beiden Prüfungen auch auf eiserne Schiffe auszudehnen.

**Schiffsbautechnik.** Die Prüfung in Stabilität sowie den Grundbegriffen der baulichen Einrichtungen der Schiffe ist facultativ und vor einer besonderen Prüfungs-Commission abzulegen, der ein zum Prüfen in diesem Fache geeignetes Mitglied angehören muss.

Zum Schluss mögen noch einige von der nautischen Fach-Conferenz beschlossene Abänderungsvorschläge für das Nautische Jahrbuch Erwähnung finden.

1) Die Einleitung und Erklärung im Nautischen Jahrbuch (Seite I—XXXII) sind nach Möglichkeit zu beschränken.

2) Die geraden Aufsteigungen und Abweichungen der Gestirne, die Zeitgleichung und ihre stündlichen Aenderungen und ähnliche Grössen werden in ihrer Genauigkeit um eine Einheit verringert.

3) Die Seiten I und II sind nach einer bestimmten Reihenfolge der verschiedenen Argumente: Jahrestag, Wochentag und Datum, Halbmesser etc. zu ändern.

4) Die Coordinaten des Mondes sind von Stunde zu Stunde zu geben. Ein Theil des hierzu erforderlichen Platzes ist durch Erweiterung der Intervalle bei den Fixstern-Ephemeriden zu schaffen. (Auf keinen Fall darf der Preis des Buches erhöht werden.)

5) Die Seiten VII und VIII sind in ähnlicher Weise wie die Seiten I und II zu ändern.

6) Das Fixsternverzeichnis ist so zu erweitern, dass die Sterne 2. Grösse sämmtlich und wenigstens ein beschränkter Theil der übrigen Sterne bis zur 3. Grösse aufgenommen werden. Die Grössenklassen sind nach der im Nautical-Almanac üblichen Weise auf Zehntel anzugeben.

Des Weiteren folgen noch einige Vorschläge, die auf eine Aenderung der Tafeln II, III, X, XI, XII und XXVII abzielen.

Wir werden, wie schon erwähnt, in einer der nächsten Nummern auch die Abänderungsvorschläge der nautischen Fachconferenz hinsichtlich der Prüfungsvorschriften der Küstenfischer, der Hochseefischer und der Schiffer auf kleiner Fahrt zum Abdruck bringen.

## Verhältnisse in der deutschen Segelschiffahrt.\*)

Von Fab. Landau.

„Von der Parteien Gunst und Hass verwirrt, schwankt sein Characterbild in der Geschichte“, kann es frei nach Schiller vom Segelschiff heissen.

In nachstehender Ausführung, welche an der Hand der officiellen jährlichen Daten den jeweiligen Bestand der Segelschiffe in Deutschland darstellen soll, wollen wir eine abstracte Moment-Photographie der einzelnen Bewegungsphasen dieses Factors bieten. Ein näheres Eingehen auf die Tendenz dieser Bewegung, wie auf die Erforschung der Ursachen der partiellen Verschiebungen, welche die derzeitige Gestaltung der Segelschiffahrt veranlassten, müssen wir einer berufenen Feder überlassen.

In den letzten 25 Jahren, seitdem wir überhaupt übersichtliche Daten über die Verhältnisse in der deutschen Kaufahrtflotte besitzen, hat die Zahl der Segelschiffe folgende Bewegung genommen.

	1875	1879	1885	1889	1895	1899
Segelschiffe	4303	4453	3607	2885	2622	2480
Verhältnisszahlen	100	103,49	83,82	67,04	60,93	57,84

Von 1875 bis 1879 sehen wir eine Zunahme von  $3\frac{1}{2}\%$ , und der eigentliche Rückgang datirt somit erst 1879. In den folgenden Perioden finden wir eine Abnahme von 19,67, 16,78, 6,11 und 3,09, zusammen 45,65%.

Das Decennium 79—89 war somit das Nachtheiligste für die Segelschiffe, indem deren Zahl in diesem Zeitraum um 36,45% zurückging, wogegen seit 1890 im Verhältniss eine Wendung zur Besserung wahrzunehmen ist. Die Abnahme schreitet zwar vor, aber in viel kleineren Dimensionen und in den letzten Jahren war der Rückgang anstatt wie in den vorangegangenen 20 Jahren durchschnittlich je 2,29%, per Jahr nur 0,77% per Jahr.

Dasselbe Schema auf den jeweiligen Bestand des Raumbaltes der Segelschiffe angelegt, gestaltete sich dessen Verhältniss folgendermassen:

	1875	1879	1885	1889	1895	1899
Reg.-Tons	878385	949467	880345	731315	660856	601126
Verhältnisszahl	100	108,09	100,22	83,25	75,24	68,42

\*) Nachdruck verboten.

1885 war der Bestand noch etwas höher als im Jahre 1875 seit damals betrug der Rückgang 16,97, 8,01, 6,82%, zusammen 31.80%, oder per Jahr 2,27%, hingegen in den letzten 4 Jahren nur je 1,40% per Jahr.

Ein weiteres Moment, welches bei dieser ganzen Bewegung am wenigsten berücksichtigt wird, ist aus nachstehender detaillirten Tabelle zu ersehen.

#### Bestand und Bewegung der Segelschiffe nach Gebieten.

Gebiets-Bezeichnung	1875		1879		1885		1889		1895		1899	
	Schiffe	100	Schiffe	von 100	Schiffe	von 100	Schiffe	von 100	Schiffe	von 100	Schiffe	von 100
Ostpreussen	235	100	94	83	65	62	39	41	14	22	1	7
Westpreussen	—	—	101	—	80	—	58	—	37	—	16	—
Pommern	989	100	984	99	702	71	468	47	333	34	232	23
Mecklenburg-Schwerin	419	100	388	92	329	80	211	50	116	28	50	12
Lübeck	20	100	16	80	8	40	4	20	4	20	1	5
Schleswig-Holstein	322	100	297	92	185	57	141	44	126	39	131	41
Ostsee-Gebiet	1985	100	1880	95	1369	69	921	46	630	32	431	22
Schleswig-Holstein	439	100	472	107	376	86	337	76	351	80	411	94
Hamburg	329	100	364	111	293	89	266	81	431	131	420	128
Hannoversches Elb- und Wesergebiet	320	100	475	148	428	131	401	125	392	123	442	138
Bremen	190	100	226	119	250	131	223	117	217	114	242	127
Oldenburg	359	100	347	97	340	95	275	77	237	66	217	60
Hannoversches Emsgebiet	681	100	689	101	551	81	462	68	361	53	322	47
Rheinland	—	—	—	—	—	—	—	—	3	100	4	133
Nordsee-Gebiet	2318	100	2573	111	2238	97	1964	85	1992	86	2058	89
Ostsee- und Nordsee-Gebiet	4303	100	4453	103	3607	84	2885	67	2622	61	2489	58

#### Bestand und Bewegung des Raumgehalts der Segelschiffe nach Gebieten.

Gebiets-Bezeichnung	1875		1879		1885		1889		1895		1899	
	R.-T.	100	R.-T.	von 100	R.-T.	von 100	R.-T.	von 100	R.-T.	von 100	R.-T.	von 100
Ostpreussen	90275	100	34762	86	24182	63	15195	44	6086	21	250	5
Westpreussen	—	—	42775	—	33154	—	24248	—	13137	—	3832	—
Pommern	196935	100	183891	93	128276	65	74676	38	39248	20	14598	7
Mecklenburg-Schwerin	110829	100	108281	98	103097	93	76083	69	52878	48	25441	23
Lübeck	3649	100	3006	82	1637	45	1275	35	1959	54	447	1
Schleswig-Holstein	36678	100	40798	111	25162	69	14098	38	5604	15	4293	12
Ostsee-Gebiet	438366	100	413513	94	315508	72	205575	47	118912	27	48861	11
Schleswig-Holstein	44402	100	44832	101	33215	73	22445	56	17793	44	14457	33
Hamburg	122396	100	143625	117	132925	109	117099	122	193945	158	219200	179
Hannoversches Elb- und Wesergebiet	33487	100	48400	145	47762	142	39963	119	17200	51	16252	49
Bremen	121612	100	174937	144	215312	177	201338	166	198084	163	209033	172
Oldenburg	53120	100	61998	117	84319	159	74173	140	85588	161	65571	123
Hannoversches Emsgebiet	65102	100	62162	95	51304	79	40722	63	28845	44	27056	42
Rheinland	—	—	—	—	—	—	—	—	489	100	699	132
Nordsee-Gebiet	440019	100	535954	122	564837	128	525740	119	541944	123	552268	126
Ostsee- und Nordsee-Gebiet	878385	100	949467	108	880345	100	731315	83	660856	75	601129	70

Die Seeküsten des Deutschen Reiches erstrecken sich in überwiegender Grösse längst der Ostsee, deren Frequenz als Binnenschifffahrt im weiteren Sinne des Wortes betrachtet werden kann und auf einer verschwindend kurzen Strecke (Elb- und Weser-Mündung), von wo aus aber allein die ganze internationale eigentlich wirkliche überseeische Schifffahrt des ganzen Reiches betrieben wird.

Es ist somit grundfalsch, aus diesen beiden grundverschiedenen Theilen eine Durchschnittszahl für das ganze zu construiren, indem aus zwei ungleichwerthigen Factoren, mittelst Addition allein unmöglich, das richtige gegenseitige Verhältniss zu Tage tritt.

Bei unserem Thema, wo dieses Verhältniss das Tonangebendste für die Beurtheilung der ganzen Bewegung ist, gilt es überhaupt den Stand und die Bewegung der Segelschiffe bzw. deren Tragfähigkeit nach diesen beiden Hauptgebieten gesondert zu berücksichtigen und nach dem Resultate dieser Forschung ein Ergebniss zu finden.

Der Bestand der Segelschiffe im Jahre 1875 als 100 angenommen, ist bis 1899 auf 58 heruntergegangen, doch dieses Minus von 42%, absorbiert das Ostseegebiet fast ganz für sich, während wir in den wenigen Heimathshäfen, die den Weltverkehr betreiben, eine enorme Zunahme ersehen können. In Hamburg ist die Zahl der Segel-

schiffe um 28%, in Bremen um 27%, und im sonstigen hannoverschen Elb- und Wesergebiet um 38% gestiegen. Von einem Rückgange, wie derselbe aus der Bewegung der Gesamtzahl im Reiche zu ersehen ist, kann somit bei den beiden den Weltverkehr beherrschenden Häfen gar nicht die Rede sein.

Wie intensiver tritt dieses Missverhältniss hervor bei dem Besitz der Fahrzeuge des Ost- bzw. Nordsee-Gebietes, wenn wir die Schiffe nach deren Raumgehalt berücksichtigen.

Der Raumgehalt im Jahre 1875 als Maassstab angenommen, hat die Gesamt-Tragfähigkeit um 30% abgenommen, aus obiger detaillirter Darstellung sehen wir aber, dass dieses Minus nur daraus entstand, weil die Tragfähigkeit der in den Häfen des Ostsee-Gebietes beheimatheten Segelschiffe um 89% zurückging, wogegen die Tragfähigkeit der Fahrzeuge der Nordsee für sich allein betrachtet, einer Zunahme ihrer Tonnage um 26% sich erfreuen! Die Vertheilung dieser 26% für die einzelnen Heimathshäfen der Nordsee ist wiederum ausserordentlich wichtig. Hamburg und Bremen haben um je 79 resp. 72% zugenommen. Gegen diesen gewaltigen Aufschwung erhält die Abnahme des Ost- und Westpreussischen Gebietes um 95% bzw. der Lübeckischen um 99% eine ganz andere Tendenz und ist die Ursache dieser Abnahme auf ganz anderem



Gebiete zu suchen, als auf demjenigen, ob die Segelschiffahrt in der Jetztzeit gegenüber den Dampfern im Weltverkehr concurrenzfähig sind.

Eine weitere höchst lehrreiche Aufklärung über die wirkliche partielle Bewegung der Segelschiffahrt im Reiche seit 1875 bietet folgende Tabelle.

Bestand der Segelschiffe nach Gebieten nebst Verhältnisszahlen.

Gebiets-Bezeichnung	1875		1879		1885		1889		1895		1899	
	Schiffe	%	Schiffe	%	Schiffe	%	Schiffe	%	Schiffe	%	Schiffe	%
Ostpreussen	235	5,46	94	2,11	65	1,80	39	1,35	14	0,54	1	0,04
Westpreussen	101	2,27	80	2,22	58	2,01	37	1,41	37	1,41	16	0,64
Pommern	989	22,98	984	22,10	702	19,46	468	16,22	333	12,70	232	9,33
Mecklenburg-Schwerin	419	9,74	388	8,71	329	9,12	211	7,31	116	4,42	50	2,01
Lübeck	20	0,46	16	36	8	0,22	4	0,14	4	0,15	1	0,04
Schleswig-Holstein	322	7,49	297	6,67	185	5,13	141	4,89	126	4,81	131	5,27
Ostsee-Gebiet	1985	46,13	1880	42,22	1369	37,95	921	31,92	630	24,03	431	17,33
Schleswig-Holstein	439	10,19	472	10,60	376	10,42	337	11,68	351	13,39	411	16,51
Hamburg	329	7,04	364	8,17	293	8,12	266	9,22	431	16,44	420	16,87
Hannoversches Elb- und Wesergebiet	320	7,43	475	10,66	428	11,87	401	13,90	392	14,95	442	17,76
Bremen	190	4,39	226	5,09	250	6,93	223	7,73	217	8,27	242	9,72
Oldenburg	359	8,34	347	7,79	340	9,43	275	9,53	237	9,04	217	8,71
Hannoversches Emsgebiet	681	15,88	689	19,47	551	15,28	462	16,02	361	13,76	322	12,94
Rheinland	—	—	—	—	—	—	—	—	3	0,12	4	0,16
Nordsee-Gebiet	2318	53,87	2573	57,78	2238	62,05	1964	68,08	1992	75,97	2058	82,67
Ostsee- und Nordsee-Gebiet	4303	100	4453	100	3607	100	2885	100	2622	100	2489	100

Bestand des Raumgehalts der Segelschiffe nach Gebieten nebst Verhältnisszahlen.

Gebiets-Bezeichnung	1875		1879		1885		1889		1895		1899	
	R.-T.	%	R.-T.	%	R.-T.	%	R.-T.	%	R.-T.	%	R.-T.	%
Ostpreussen	90275	10,28	34702	3,64	24182	2,75	15195	2,04	6086	0,91	250	0,09
Westpreussen	42775	4,55	33154	3,76	24288	3,32	13137	1,98	3832	0,69	3832	0,69
Pommern	196935	22,43	183891	19,36	128276	14,57	74676	10,22	39248	5,98	14598	2,43
Mecklenburg-Schwerin	110829	12,62	108281	11,40	103097	11,71	76083	10,41	52978	8,00	25441	4,23
Lübeck	3649	0,42	3006	0,31	1637	0,19	1275	0,18	1959	0,28	447	0,07
Schleswig-Holstein	36678	4,18	40798	4,29	25162	2,86	14098	1,94	5604	0,84	4293	0,72
Ostsee-Gebiet	438366	49,91	413513	43,55	315508	35,84	205575	28,11	118912	17,99	48861	8,13
Schleswig-Holstein	44402	5,06	44832	4,72	33215	3,77	22445	3,07	17793	2,69	14457	2,40
Hamburg	122306	13,94	143625	15,13	132925	15,10	147099	20,11	193945	29,35	219200	36,47
Hannoversches Elb- und Wesergebiet	33487	3,81	48400	5,10	47762	5,43	30963	5,45	17200	2,60	16252	2,70
Bremen	121512	13,81	174937	18,42	215312	24,46	201338	27,53	198084	29,99	209033	34,77
Oldenburg	53120	6,05	61998	6,53	84319	9,57	74173	10,17	85588	12,95	65571	10,91
Hannoversches Emsgebiet	65102	7,42	62162	6,55	51304	5,83	40722	5,56	28845	4,36	27056	4,50
Rheinland	—	—	—	—	—	—	—	—	489	0,07	699	0,82
Nordsee-Gebiet	440019	50,09	535954	56,45	564837	64,16	525740	71,89	541944	82,01	552268	91,87
Ostsee- und Nordsee-Gebiet	878385	100	949467	100	880345	100	731315	100	660856	100	601129	100

1875 war die Vertheilung des Gesamtfahrparks bezw. der Tonnage in beiden Gebieten ziemlich gleichwerthig (46 gegen 54 bezw. 50 gegen 50%). Ganz anders gestaltete sich diese Vertheilung im Jahre 1899 (17 gegen 83 bezw. 8 gegen 92%).

Hamburg besass 1875 nur 7,64% der Gesamtfahrzeuge und 13,94 der Tonnage, hingegen 1899 16,87 und 36,47! Bremen war 1875 nur mit 4,39 bezw. 13,81% beteiligt, hingegen 1899 mit 9,72 bezw. 34,77%!

## Zur Geschichte des nautischen Unterrichts und der Navigationsschule in Hamburg.

Von Dr. F. Bolte.

(Fortsetzung.)

Im Jahre 1837 starb Woltman, und von nun an übernahm Rümker die weiteren Auflagen des »Handbuches der Schiffahrtskunde«, welche in den Jahren 1844, 1850 und 1857 erschienen. Die stetig wachsende Schülerzahl führte im Jahre 1846 zur Einführung eines Schulgeldes von 24 Mk. C. für Auswärtige; dagegen »können in Hamburg oder auf dessen Gebiet Geborne die Schule nach wie vor gratis besuchen«, bis auch diese Einrichtung im Jahre 1870 zu Gunsten der allgemeinen Einführung eines Schulgeldes aufgehoben wurde.

Aber nicht nur von Seiten der Steuerleute erfreute sich die Anstalt eines sehr zahlreichen Besuches, sondern das An-

sehen, welches Rümker und seine Schule genoss, war so gross, dass, als im Jahre 1841 die Stadt Papenburg eine städtische Navigationsschule gründen wollte, sie den zur Leitung derselben in Aussicht genommenen Rector der höheren Bürgerschule daselbst, Eylert, nicht nur ihm zur Ausbildung übergab und denselben zunächst als Hospitant, später als freiwilligen Hilfslehrer am Unterricht Theil nehmen liess, sondern Rümker auch die Prüfung ihres Lehrers übertrug. Wie fruchtbringend aber diese Zeit bei Rümker von Eylert angesehen wurde, geht am besten daraus hervor, dass er später seinem Hilfslehrer Kruse ebenfalls dieselbe Ausbildung zu Theil werden lässt, und in ähnlicher Weise haben auch die hannoverschen Lehrer Porath, Huiscken und andere, sowie sein Neffe Funk sich für ihren spätern Navigationslehrerberuf vorbereitet.

Die von Rümker an einen Steuermann gestellten Anforderungen gehen am besten aus dem im Jahre 1854 neu herausgegebenen »Regulativ für das Examen der Steuerleute« hervor. Nach demselben findet die Prüfung über folgende Gegenstände statt:

- 1) Das Manövriren des Schiffes in allen seinen Theilen etc, wie bisher,
- 2) das Einsegeln in die Elbe, sowie auch Verhalten beim Vorankerliegen,
- 3) Arithmetik, Geometrie und Trigonometrie nebst den dazu gehörigen Beweisen,
- 4) geographische und astronomische Vorkenntnisse,
- 5) Anwendung der ebenen Trigonometrie nebst den dazu gehörigen Beweisen,
- 6) Theorie der mercatorischen Projection und Segeln und Messen auf der runden Karte,
- 7) nautisch-astronomische Werkzeuge und deren Correction,
- 8) Anwendung der sphärischen Trigonometrie und Astronomie auf nautische Probleme mit den dazu erforderlichen Erklärungen,
- 9) Bestimmung der Breite, der Länge und der Deviation auf See nebst Gebrauch des Chronometers.
- 10) nautische Geographie.

Jedem Examirten, welcher als Steuermann admittirt wird, und nicht seiner etwaigen Untüchtigkeit wegen abgewiesen ist, wird ein Zeugniß über seine Fähigkeit ausgestellt und werden in diesem Atteste die oben erwähnten 10 Rubriken ausgeführt und bei jeder derselben bemerkt, wie der Candidat darin bestanden und zwar mit den Worten: vorzüglich, gut, ziemlich, mittelmässig, und wird überdies dabei bemerkt, ob derselbe in Folge des Ergebnisses dieses Examens als Steuermann erster oder zweiter Classe zugelassen werden könne. Als Regel gilt, dass die erste Classe nur demjenigen Candidaten erteilt wird, der in allen 10 Punkten ein gutes Zeugniß erhalten hat. Lautet nur ein einziger Punkt auf ziemlich oder gar mittelmässig, so erhält der Candidat die zweite Classe, sind aber mehr als drei Punkte nur ziemlich, so wird er abgewiesen.

Im Jahre 1857 wurde Rümker durch zunehmende Krankheit gezwungen, seine Thätigkeit als Director der Sternwarte und der Navigationsschule aufzugeben und in dem milden Klima Lissabons sich Erleichterung in seinen asthmatischen Beschwerden zu verschaffen. Wer die unermüdliche Arbeitsfreudigkeit und das lebendige Interesse an seinem Berufe bei Rümker kennt, wird ermessen können, wie schwer ihm der Abschied aus seiner Sternwarte geworden sein mag. Aber er konnte mit gerechtem Stolz auf seine 40jährige Arbeitszeit im Dienste der Astronomie und der Nautik zurückblicken, und man kann zweifelhaft sein, ob man dem berühmten Präsidenten der Königl. astronomischen Gesellschaft in London, Airy, mehr Recht geben soll, der bei Uebersendung der goldenen Medaille der Gesellschaft im Jahre 1854 hervorhob, dass Rümker's wissenschaftliche Leistungen um so mehr Bewunderung erregen müssten, als solche in den Museestunden neben einer mühsamen Berufsthätigkeit zu Stande gebracht seien oder der Commerz-Deputation zu Hamburg, welche von ihrem Standpunkte aus als Vertreterin der Hamburgischen Handelsinteressen nach Ueberreichung der letzten Auflage des Handbuches im Januar 1857 gewiss das besonders rühmen zu müssen glaubte, dass seine umfassenden und ruhmreichen rein wissenschaftlichen Arbeiten ihn nicht verhindert haben, seinem practischen Berufe der Heranbildung tüchtiger Steuerleute mit einem solchen Erfolge obzuliegen, als wäre derselbe sein ausschliessliches Stöben. Auch der Senat zollte Rümker die höchste Anerkennung, als er bei derselben Gelegenheit ihn ersuchte, die Versicherung entgegenzunehmen, dass Er beide Institute als wahre Zierden von Hamburg betrachte und dass unsere Rhederei ihr gegenwärtiges Gedeihen grossen Theils der Vortrefflichkeit unserer Navigationsschule verdanke.

Nach Rümker's Fortgang wurde die Verwaltung seiner beiden Aemter zunächst vorläufig und nach seinem im Jahre 1862 erfolgten Tode endgültig getrennt. Während sein Sohn G. Rümker die Leitung der Sternwarte übernahm, wurde sein

früherer Schüler und seitheriger Mitarbeiter C. T. B. Niebour zum Director der Navigationsschule ernannt.

Während bis 1867 jeder Seenerstaats die Anforderungen in den nautischen Prüfungen seiner Navigationsschulen selbstständig festsetzte, deren Bestehen dann aber auch nur zur Führung von Schiffen des betreffenden Staates berechnete, wurde um diese Zeit dem Bundesrathe die Befugnisse übertragen, Vorschriften für die als Nachweis der Befähigung zum Seeschiffer und Seesteuermann auf sämtlichen deutschen Kauffahrtschiffen dienenden Prüfungen zu erlassen.

Die durch die Bekanntmachung vom 25. September 1869 zur Geltung gelangten Anforderungen hatten in doppelter Hinsicht eine so bedeutende Aenderung im Lehrplan der Hamburger Navigationsschule zur Folge, dass man berechtigt ist, von hier ab die dritte Periode der Geschichte derselben zu rechnen. Einmal musste den mathematischen Hilfswissenschaften, welche nun Gegenstand einer schriftlichen Prüfung wurden, eine nicht unerheblich grössere Stundenzahl eingeräumt werden und zweitens traten an die Stelle der früheren einmaligen Prüfung, deren Bestehen nicht nur zur Anmusterung als Steuermann, sondern auch zur Führung von Schiffen berechnete, zwei getrennte Prüfungen, nämlich die Prüfung zum Seesteuermann und nach einer darauf folgenden mindestens 24monatlichen Fahrzeit als Steuermann die Prüfung zum Seeschiffer. Naturgemäss musste sich dadurch das Bedürfniss nach Vermehrung der Lehrkräfte immer mehr fühlbar machen. Infolge der seit der Mitte der dreissiger Jahre eingetretenen beständigen Zunahme der Schülerzahl war das Lehrercollegium der Anstalt allmählich auf vier Lehrer angewachsen. Der Umstand, dass nach 1869 unter der Herrschaft der neuen Prüfungsvorschriften die Schüleranzahl auf weniger als die Hälfte zurückging, ermöglichte es zwar, in den ersten Jahren noch mit demselben Lehrpersonal auszukommen, obgleich an Stelle des früher 3—4monatlichen Cursus jetzt ein Steuermannscursus von 7—9 Monaten und ein Schiffercursus von drei Monaten getreten war. Als aber in der Mitte der siebziger Jahre die Anzahl der Schüler wieder zu steigen begann, musste am 1. September 1877 noch eine weitere Lehrkraft angestellt werden, so dass das Lehrercollegium nunmehr ausser dem Director aus vier Lehrern für Mathematik und Nautik und je einem Lehrer der englischen Sprache und der Heilkunde bestand. Um Ostern 1886 wurden endlich nach einem rapiden Anwachsen der Schülerzahl drei neue Lehrkräfte eingestellt.

(Schluss folgt.)

## Seeamtsverhandlung.

### Seeamt Brake.

Unfall an Bord der Elsflöther Bark »Kathinka«, Capt. Köhler. Von diesem Schiff, das im September 1896 in Gothenburg lag, verschwand in der Nacht vom 16. zum 17. September der Matrose Fr. Vogt; derselbe wurde acht Tage später im Wasser treibend in der Nähe des Schiffes als Leiche aufgefunden. Wenige Tage nach dem Unfall reichte der Koch des Schiffes Bleibaum eine Beschwerdeschrift gegen den ersten Steuermann Boek ein, in welcher dieser beschuldigt wurde, den verunglückten Vogt ins Gesicht geschlagen, dass er zu Boden gefallen, und dann mit Füßen in die Seite getreten zu haben. Vogt habe im Logis vor Schmerzen geschrien und nachher ein sehr auffälliges Benehmen gezeigt. Auf diese Beschwörde hin haben vielfache Verhandlungen stattgefunden, erst in Gothenburg, später in Port Natal, und es lassen diese Verhandlungen die Angaben des Kochs in zweifelhaftem Lichte erscheinen. Die beiden Steuerleute des Schiffes und der genannte Koch waren zur Seeamtsverhandlung anwesend.

Nach Schluss der umfangreichen Verhandlung führt der Reichscommissar aus, dass er doch annehme, dass hier ein Fall von Misshandlung vorliege. Der Steuermann gebe selbst zu, zu einem Schlage ausgeholt zu haben, da sei es sehr wahrscheinlich, dass er in seiner Erregtheit auch mit Füßen getreten habe. Diese Annahme veranlasse ihn, gegen Steuermann Beek die Patententziehung zu beantragen. Das Seeamt beschliesst, den zweiten Steuermann auf seine Aussage zu verweisen und giebt dann folgenden Spruch ab:

Auf der Elsflether Bark »Kathioka«, Capt. Köhler, ist in der Nacht vom 16. zum 17. September 1896 ein Schiffsmann der sich fälschlich den Namen Fr. Vogt beigelegt hatte, im Hafen von Gothenburg, während er die Wache hatte, von Bord verschwunden und am 25. September als Leiche aufgefunden. Wie der Mann ins Wasser gefallen, und ob ein Zusammenhang dazwischen und einer von einem Zeugen behaupteten und von einem anderen bestrittenen Misshandlung des angeblichen V. durch den ersten Steuermann besteht, hat nicht aufgeklärt werden können. Unter diesen Umständen ist dem Steuermann Beek die Befugniß zur Ausübung des Schiffergewerbes nicht zu entziehen.

## Schiffbau.

**Bauftrag.** Der Norddeutsche Lloyd, Bremen, contrahirt mit dem Bremer Vulcan, Schiffbau- und Maschinenfabrik Vegesack einen weiteren Passagier- und Frachtdampfer von etwa 9200 Tons Tragfähigkeit. Die Dimensionen dieses Dampfers sind: Länge: 450' 0, Breite: 54' 0, Seitenhöhe: 42' 6". Der Dampfer kann 800 Passagiere aufnehmen und wird als Zweischraubendampfer mit Maschinen nach dem Quadrupelsystem gebaut von zusammen 3400 Pferdekräften. Mit diesem Auftrag ist der Bremer Vulcan auf lange Zeit gut beschäftigt, da sich auf dieser Werft noch im Bau befinden: Zwei weitere Frachtdampfer für den Norddeutschen Lloyd von je etwa 7000 Tons. Ein Passagier- und Frachtdampfer von 1500 Tons und ein Frachtdampfer von 1650 Tons.

**Bauftrag.** Die Actiengesellschaft »Neptun«, Schiffswerft und Maschinenfabrik, Rostock, hat in letzter Zeit folgende Neubauten contrahirt: 1 Schleppdampfer (Dupliat des kürzlich abgelieferten »Kuhwärder«) für die Hamburg-Amerika Linie, in den Dimensionen 80'×19'×12'6", ferner 1 Frachtdampfer von etwa 2200 Tons Tragfähigkeit für die Firma H. C. Horn, Schleswig, in den Dimensionen 244'×36'2"×19'6"; derselbe erhält eine dreifache Expansionsmaschine von 600 Pferdestärken, 12 Atm. Kesseldruck und wird im Uebrigen mit allen modernen Einrichtungen, der Neuzeit entsprechend ausgerüstet.

**Stapellauf.** Am 19. ds. fand der Stapellauf eines für die neue Brasil-Linie der Herren A. C. de Freitas & Co. bei den Herren Craig, Taylor & Co. in Stockton on Tees erbauten Spardeckdampfers statt, der »Etruria« getauft wurde. Kessel und Maschinen sind von den Herren Richardson & Sons in West-Hartlepool erbaut und werden dem Schiffe eine Fahrgeschwindigkeit von 12 Knoten geben. Die Dimensionen sind 274'×35'×23'8".

**Probefahrt.** Am 21. October unternahm der auf der Schiffswerft und Maschinenfabrik A.-G., Steinwärder, für die Süd-kamerun-Gesellschaft neuerbaute zweite Heckraddampfer seine Probefahrt. Die Dimensionen des Dampfers sind: 15 m lang, 3,5 m breit und 65 cm Tiefgang. Das Fahrzeug soll nunmehr wieder in seine einzelnen Theile zerlegt und sodann in zahlreiche Kolli verpackt auf einem Dampfer der Woermann-Linie nach seinem Bestimmungsort befördert werden.

**Probefahrt.** Die am 18. October erfolgte Probefahrt des auf der Werft von Joh. C. Tecklenborg A.-G. in Geestemünde für Rechnung des Norddeutschen Lloyd erbauten neuen Doppelschraubendampfers »Köln« ist in jeder Hinsicht befriedigend verlaufen. Bei einem Tiefgang von 17 1/4 Fuss auf ebenem Kiel erzielte der Dampfer eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 14,2 Knoten. Diese Leistung stellt sich, um 0,7 Knoten höher, als die contractliche Geschwindigkeit. Die beiden Maschinen des Schiffes entwickelten bei 76—78 Umgängen in der Minute insgesamt 2280 Pferdestärken im Mittel. Die Maximalleistung betrug 3379 Pferdestärken. Auch der Kohlenverbrauch stellte sich günstiger gegenüber den contractlichen Festsetzungen. Die Dimensionen des Schiffes sind: Länge 131 m, Breite 16,46 m und Tiefe 19,25 m. Der Raumgehalt beträgt 7409 Register-Tons, die Tragfähigkeit 9000 Tons bei einem Tiefgang von 28 Fuss.

## Vermischtes.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 1.—15. October 1899 den Kaiser Wilhelm-Kanal 789 Schiffe, dar. 336 Dampfer (incl. Schlepper) und 453 Segler (incl. Leichter.) An der Durchfahrt theilten sich: 616 deutsche, 97 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 40 holländische, 21 englische, 10 finnische, 3 russische, 1 belgisches und 1 griechisches Schiff.

**Verkehr im Suez-Kanal.** Die während des ersten Semesters in 1899 durch den Suez-Kanal passirte Schifferäume umfasste 5110370 T. gegen 4730678 T. in der gleichen Periode des Vorjahres. Hiervon fallen für dieses Jahr 3737206 T. auf Handelsschiffe. Der Antheil der einzelnen Flaggen procentual ausgedrückt, ergiebt für die englische Flagge 67%, für die deutsche 10,1 und für die französische 5,7%. In der Anzahl beförderter Passagiere ist die diesjährige Berichtsperiode der vorjährigen weit voraus. Nach »Moniteur Maritime« waren an Bord der den Kanal benutzenden Schiffe im ersten Semester 1899 insgesamt 132073 Personen gegen nur 14239 im Vorjahre (?). Die Gesamt-Einnahmen betrugen 47114849 Francs in 1899 gegen 43350091 Fr. im Vorjahre.

## Die Kaiserrede

am 18. October 1899 im Rathhause zu Hamburg.

Der Kaiser sprach  
Zu freien Hanseaten,  
Wie edle Männer stets  
Zu edlen Männern thaten.  
Hoch Kaiser Wilhelm, hoch!

Möcht' hanseatscher Geist  
Im Deutschen Reich sich mehren,  
Stets wird ein freier Mann  
Den echten Kaiser ehren,  
Hoch Kaiser Wilhelm, hoch!

Es soll in Zukunft noch  
Viel Grosses Dir gelingen,  
Durch alle Zeiten dann  
Ruhmvoll Dein Name klingen,  
Hoch Kaiser Wilhelm, Hoch!

Dr. Max Leudesdorf.



## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 23. October. Wegen eines Vortrages, den Herr Ingenieur Koch über den Kahler'schen Maschinen-Controllirapparat zu halten beabsichtigte, sind verschiedene Mitglieder des »Maschinistenclubs von 1866« als Gäste und Zuhörer, vom Vorsitzenden willkommen geheissen, anwesend. Herr Koch entledigt sich der Aufgabe in durchaus zufriedenstellender Weise. Redner schildert an der Hand eines in natürlicher Grösse im Sitzungssaale aufgestellten Apparates, dessen Beschaffenheit, Einrichtung und muthmaassliche Vorzüge bei späterer praktischer Verwendung. Der Apparat ist deshalb von grösster Bedeutung, weil der wachthabende Officier sein Commando event. corrigiren kann, andererseits aber auch in der Lage ist, die richtige Ausführung seines durch den Telegraph gegebenen Befehls controlliren zu können. Die Herstellungskosten belaufen sich pro Exemplar mit Registrirapparat auf  $\text{M}$  600. Nachdem aus dem Kreise der Anwesenden verschiedene Fragen von Herrn Koch beantwortet sind, dankt ihm der Vorsitzende für die ausführlichen Erklärungen über den Apparat, den er ein werthvolles Hilfsmittel im Dienste der Seeschifffahrt nennt. Zum 2. Gegenstand der Tagesordnung »Schulschiffe« hält der Vorsitzende, Herr Dir. Matthiessen, einen längeren Vortrag, indem er die Vor- und Nachteile eines Schulschiffes, seine Anschaffungs- und Unterhaltungskosten, die Unterhaltungskosten der Besatzung, den Zuschuss der Lehrlinge und den schliesslich möglichen Erfolg einer kritischen Betrachtung unterzieht. Bekanntlich ist vom Deutschen Flotten-Verein die Anschaffung eines Schulschiffes angeregt und sämtliche deutsche Rhedercorporationen sind um ihre Ansicht gefragt worden. Der Vorsitzende, der einer Sitzung des Vereins Hamburger Rheder beigewohnt hat, ist der Meinung, dass es aus bestimmten Gründen wohl zweckmässig sei, wenn die Anschaffungs- und Unterhaltungskosten eines Schulschiffes von Hamburg selbst getragen werden. Wegen vorgeschrittener Zeit musste von einer Debatte über den Gegenstand abgesehen werden. Zur Aufnahme als Mitglieder werden drei Herren vorgeschlagen.

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 25. October. Zur Aufnahme als ordentliche Mitglieder werden zwei erste Steuerleute vorgeschlagen. Der Vorsitzende bespricht kurz den allgemein zufriedengestellten Verlauf des am 21. October abgehaltenen humoristischen Abends des Vereins. Zum Gegenstand der Tagesordnung »Heimschaffungsgesetz« recapitulirt ein Mitglied alle bisher zu dem Thema in Schrift und Wort erwähnten Auslassungen. Die an das Referat sich schliessende recht lebhafte Debatte bekundet in mehr oder minder scharfer Form die Abneigung der Mitglieder gegen den reichsamlichen Vorschlag, der den Schiffsführer für die Entweichung eines straffälligen Seemanns verantwortlich halten will. Man war der Anschauung, dass ein absolut ablehnender Standpunkt zu den Erweiterungsvorschlägen des Reichsamtes des Innern zu weitgehend und auch wahrscheinlich zwecklos sei. Ebenso glaubte man mit der Forderung, die Mitnahme eines straffälligen Seemanns dürfte nur im Einverständnis mit dem Schiffsführer geschehen, keinen Erfolg zu haben. Deshalb fand folgende Resolution einstimmige Annahme:

»Die heutige Versammlung des Vereins Deutscher Seeschiffer beschliesst im Vorwege sich mit der Heimschaffung straffälliger Seeleute einverstanden zu erklären, doch verwahrt sich gegen jedwede Verantwortung resp. Bestrafung der Capitäne falls der Gefangene entweicht.«

Nach Erledigung dieses Gegenstandes theilt der Vorsitzende mit, dass am Sonnabend, den 28. October, Abends 8 Uhr, eine Sitzung der aus Mitgliedern des Nautischen und des Seeschiffervereins gemischten Commission bezüglich der Lichterführung der Fischerfahrzeuge stattfinden werde. In nächster Sitzung, der wahrscheinlich der juristische Beistand des Vereins, Herr Dr. Kämmerer, beiwohnen wird, soll weiter über das Heimschaffungsgesetz berathen werden.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 19. October abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung, die unter Leitung des Vorsitzenden stattfand und gut besucht war, wurden zunächst 5 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen waren zu bemerken: Schreiben der »Sociedad Cosmopol. de Capitanes, Valparaiso«, solche von Mitgliedern aus Barry, Bremen und hier. Hierauf wurde beschlossen, der Wittwe eines Mitgliedes das beantragte Wittwengeld auszuzahlen. Sodann wurde zur Tagesordnung »Abänderung der Statuten« übergegangen. Herr Rechtsanwalt Kumpol, welcher anwesend war, sprach zunächst über einige Unterschiede, welche das neue Gesetzbuch in Bezug auf das Vereinswesen gegen die heute noch geltenden Bestimmungen haben würde und wurde sodann über die vorgeschlagenen Satzungen berathen und dieselben mit einigen geringen Abänderungen angenommen. Beschlossen wurde sodann, da nicht alle Einzelheiten der Tagesordnung erledigt werden konnten, am nächsten Donnerstag nochmals eine ausserordentliche Generalversammlung abzuhalten. Es wurde hierauf noch eine Ersatzwahl zum Verwaltungsrathe vorgenommen und dann die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 13. October 1899.

Die Aufregung im britischen Frachtenmarkt hat angesichts des bevorstehenden Krieges in Süd-Afrika ihren Höhepunkt erreicht, in Folge dessen sind die Ansprüche der Rheder weiter gewachsen. Für prompte Getreideboote konnten etwas bessere Abschlüsse notirt werden, sowohl für grosse Räumte nach ausgesuchten Häfen, als für Schiffe passend nach Cork f. O. Die Ersteren stiegen von »Range« auf 3 s. 4 $\frac{1}{2}$  d., die Letztere auf 3 s. 10 $\frac{1}{2}$  d.; nur zwei Boote konnten zu 4 s. (danish-option) placirt werden. Für die letzteren Aufträge halten die Rheder im Allgemeinen ihre Räumte vom Markte zurück. Zeitcharterer waren nothgedrungen gezwungen, Räumte für beträchtlich erhöhte Notirungen anzunehmen, jedoch hat sich dieses Geschäft auf ganz besondere Fahrten beschränkt; die Charterer waren dazu beauftragt. Die laufenden Frachten für das allgemeine Geschäft rechtfertigen sonst keineswegs solchen Ratenaufschwung. Die Baumwolle-Häfen sind in einzelnen Fällen von früheren Charters durch Wiedervercharterung mit beträchtlichen pekuniären Opfern befreit; in den Golfhäfen sieht es in Folge der steigenden Getreidefrachten etwas besser aus. Der Bedarf nach »Timber« vom Golf ist gering. — Segelschiffsräumte hält die seit Langem beobachtete feste Position; es ist absolut Nichts von Bedeutung zu berichten. In wenigen Fällen sind natürlich einzelne Abschlüsse zu Stande gekommen; im Allgemeinen aber sind die zwischen Verschiffern und Rhedern herrschenden Anschauungen zu verschieden, als dass in nächster Zeit ein grösseres Geschäft Platz greifen könnte.

Wir notiren	Getreide.	Pro- visionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maass- gut.
Liverpool, Dpfr.	4 1/2 d	17/6	15/	12/6
London,	5 1/2 d	20/	17/6	12/6
Glasgow,	4 1/2 d	20/	15/	15/
Bristol	5 1/2 d	22/6	15/	15/
Hull	5 1/2 d	20/	15/	15/
Leith	5 1/2 d	22/6	15/	17/6
Newcastle	5 1/2 d	25/	15/	15/
Hamburg	70 s	22c.	16 cents.	50 mk.
Rotterdam	10 1/2 c.	20 cts.	17 1/2 cts.	12a14c.
Amsterdam	10 1/2 c.	20 cts.	17 1/2 cts.	12a14c.
Kopenhagen	3/9	22/6	17/6	20/
Bordeaux	3/9	22 1/2 cts.	17 1/2 c.	5 s
Antwerpen	4 1/2 d.	23/9	17/6	17/6
Bremen	65 s	22c.	18c.	12c.
Marseille	3/4 1/2	25/	20/	20/a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 30 c. — Hamburg 30 c  
 — Rotterdam 30 c. — Amsterdam 30 c. — Kopenhagen 1/4 d.  
 — Antwerpen 7-64 d. — Bremen 35 c. — Marseille — c.

Raten für Charters je nach Grösse und Hafen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	4	4/	3/4 1/2	3,6
Raff. Petrol. p. Segel	....	....	2,7 1/2, a3/1 1/2	....
			Hongkong. Java. Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	22 1/2 a23c.	20c.	16c.	24c.
Raff. Petrol. per Segel	....	....	....	....

## Sprechsaal.

(Eingesandt.)

In ihrer No. 40 hat die »Hansa« einen Artikel gebracht, welcher sich mit den am 27. September in einer Seemannsversammlung gemachten Ausführungen zu dem Thema »Arbeiterschutzesgesetzgebung im Schiffahrtsbetriebe« beschäftigt. Die Bemerkungen, die die »Hansa« nun zu diesen Ausführungen machte, sind nach Ansicht von Mitgliedern des Steuermannsvereins, unter denen sich eine Anzahl von Lesern dieses Blattes befinden, zweifellos für die Oeffentlichkeit bestimmt, und es ist zweifellos das Recht einer Versammlung dieses Vereins, zu diesen Bemerkungen Stellung zu nehmen, einerlei, ob sich der Artikel im Allgemeinen mit einer Versammlung des Seemannsvereins beschäftigt oder nicht. Es ist nicht richtig, wenn die »Hansa« dann in ihrer No. 42 schreibt, dass unser Verein am 12. October »gewisse Vorschläge der Technischen Commission« bekämpft habe; derselbe hat vielmehr die Kritik der »Hansa« über das Referat des Herrn Störmer und mit ersterer, wie nicht anders möglich, auch die Beschlüsse der Technischen Commission kritisiert. Wie richtig diese Kritik der Ausführungen der »Hansa« sein muss, wie sehr letztere sich getroffen fühlt, geht schon aus dem Umstande hervor, dass dieselbe sich sogar zu den kränkenden Worten hinreissen lässt, dass es den Eindruck mache, als habe der Geist des edlen »Don Quixote« beeinflussend über der betr. Versammlung des Steuermannsvereins geschwebt.

Es wird der »Hansa« aber wohl nur durch sachliche Widerlegung der in dem betr. Referate unseres Vereins ausgesprochenen Ansichten möglich werden, die in der Versammlung anwesend gewesenen Mitglieder der Lächerlichkeit preiszugeben. Eine sachliche Widerlegung ist jedoch in keiner Weise erfolgt; vielmehr hat die »Hansa« nur das aus dem Referate zum Abdruck gebracht, was ihr als Grundlage für ihre schwache Entgegnung passend erschien. (Vergleiche »Hansa« Seite 493/94. D. R.)

Die betr. Versammlung des Steuermannsvereins hatte nicht allein das Recht, sondern in Verfolgung der Vereins-

\*) Beharrt die »Hansa« auch selbstverständlich auf ihrem in No. 42 vertretenen Standpunkt, so hat doch, damit sich der unbetheilte Leser selbst ein Urtheil zu bilden vermag, das oben stehende »Eingesandt« unverkürzte Aufnahme gefunden. D. R.)

principien sogar die Pflicht, sich mit den Ausführungen der »Hansa« zu beschäftigen, da durch diese Ausführungen bei Leuten, die mit den Schiffahrtsverhältnissen nicht vertraut sind, die Ansicht erweckt werden könnte und erweckt wird, als wenn die Disciplin an Bord gefährdet würde, wenn die von der Technischen Commission für Seeschiffahrt vorgeschlagenen Fassung des § 31 nicht zum Gesetz erhoben wird. Nun ist aber, wie allgemein bekannt, die Kenntniss des Seewesens im Inlande eine recht geringe und selbst die grosse Mehrheit der Reichstagsabgeordneten steht den internen Fragen der Seefahrt ziemlich fern. Nur eins weiss jeder und ist von diesem fest überzeugt, nämlich, dass die Disciplin an Bord unter allen Umständen gewahrt werden müsse. Wird nun von dem einzigen Fachblatte, welches wir über Seefahrt speciell der Handelsmarine, in Deutschland besitzen, der Versuch gemacht, die §§ 30 und 31 mit einander zu verquicken, so liegt allerdings die Befürchtung nahe, dass hierdurch eine Irreleitung massgebender Persönlichkeiten erfolgen könnte. Wenn dann der Steuermannsverein hiergegen Stellung nimmt, so kann kein billig denkender Mensch ihm dieses verübeln, da die Steuerleute, wollen sie voll und ganz ihre Pflicht und Schuldigkeit thun, unter einer Verschlechterung der Seemannsordnung mindestens ebenso sehr, wenn nicht noch mehr, zu leiden haben, als das untere Schiffpersonal. Wenn daher die »Hansa« zu dem betr. Referat des Seemannsverbandes bemerkt »Jeder mit dem Schiffsdienst einigermaassen Vertraute, selbst wenn er unbedingter Befürworter aller aus der modernen Arbeiterbewegung resultirenden Vorschläge ist, wird und muss zugeben, dass an Bord eines auf See oder im Auslande befindlichen Schiffes im Interesse eines einheitlichen Betriebes Vorschriften bestimmend sein müssen, wie sie an Land, wo ein Dienstverhältniss jeder Zeit gelöst werden kann, nicht nothwendig sind« und dann weiter fortfährt »Mit anderen Worten, es muss an Bord Disciplin, dieser manchen Personen verhasste Begriff, herrschen,« so weist der Steuermannsverein mit Recht darauf hin, dass der § 30 allen Ansprüchen, die an ein Gesetz hinsichtlich Schutz einer strengen Wahrung der Disciplin gestellt werden könnten, voll und ganz genüge.

Die Mitglieder des Vereins, die selbst sämtlich Vorgesetzte sind und glauben mit dem Schiffsdienste vertraut zu sein, können sich der Ansicht der »Hansa« nicht allein nicht anschliessen, sondern müssen im Gegentheil darauf hinweisen, dass der § 30 durch den § 31 in keiner Weise abgeschwächt wird, sofern nur billige Anforderungen an den Schiffsmann gestellt werden; die Einfügung der Worte »wenn Nichts anderes vereinbart ist« in den § 31 der Seemannsordnung, ist wohl nur zu dem Zwecke erfolgt, um freie Hand zu gewinnen, an den Schiffsmann auch andere, als billige Verlangen hinsichtlich der Länge der Arbeitszeit stellen und die heutige schwache Besatzung der Schiffe auch weiter durchführen zu können.

In dringenden Fällen ist der Schiffsmann auch ohne Einfügung der Worte »wenn nichts anderes vereinbart ist« stets verpflichtet, unweigerlich die ihm übertragenen Arbeiten zu verrichten, auch wenn sonst die Arbeitszeit gesetzlich festgelegt ist.

Grade für den wirtschaftlich schwachen Seemann, der infolge langer Abwesenheit und Einsamkeit auf See einen Mangel an Rechts- und Lebenskenntniss aufweist, wie kein an Land lebender Arbeitnehmer, ist aber nach Ueberzeugung der Mitglieder des Steuermannsvereins eine klare Fassung der Seemannsordnung ohne besondere Vereinbarungen, denen er keinen Widerstand leisten kann, wünschens- und erstrebenswerth. Aus allen diesen Erwägungen hat der Steuermannsverein gegen die Kritik der »Hansa« Stellung genommen und nach Ueberzeugung des Schreibers dieser Zeilen mit Recht.

Ein Mitglied des Vereins deutscher Seesteuerleute  
zu Hamburg-Altona.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Pettzelle oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 44.

Hamburg, den 4. November.

XXXVI. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Nochmals die Mondstrecken. — Das Ergebniss der Nautischen Fach-Conferenz. — Aufforderung zur Beobachtung von Sternschnuppenfällen. — Zur Geschichte des nautischen Unterrichts und der Navigationschule in Hamburg. (Schluss.) — Bureau Veritas. — Electriccher Apparat zum Anzeigen und Registriren des Drehungssinnes von Kraftmaschinen, insbesondere Schiffsmaschinen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenbericht. — Büchersaal. — Briefkasten.

### Auf dem Ausguck.

Die Zahl der Schiffe, die England für die Beförderung seiner Mannschaften, Munition und Kriegsgeräthe nach Südafrika gemiethet hat, wächst von Tag zu Tag und wird das auch noch ferner thun, da es noch immer an Transportmitteln für eine Anzahl von Regimentern mangelt. Bis jetzt, bis zum 25. October, sind 125 grosse Dampfer mit einem Gesamtgehalt von etwa 630,000 Tonnen requirirt worden, d. h. also dem Tonnengehalt nach beinahe ebenso viel als die gesammte Dampfhändlerflotte einer so grossen seefahrenden Nation wie die Norwegens. Wenn man bedenkt, dass der Handelsflotte auf diese Weise Dampfer entzogen wurden, deren Durchschnittsgrösse 5000 Tonnen beträgt und die die besten Schiffe aller leitenden englischen Gesellschaften sind, so vermag man sich eine Vorstellung davon zu machen, was die Beförderung eines Armeecorps nach einem fremden Erdtheile bedeutet. Noch vor zehn Jahren wäre es unmöglich gewesen in der ganzen Welt, geschweige denn in England allein eine solche Flotte zusammen zu bringen. Der Aufwand, den das veranlasst, ist natürlich ein ungeheurer, aber er wäre ungleich grösser gewesen, befänden sich der Transvaal- und der Orange-Frei-

staat in der Lage, den englischen Transportschiffen auf hoher See Hindernisse in den Weg zu legen. — Die Engländer thun sich auf die »Schnelligkeit,« mit der die Mobilisirung und die Verschiffung vor sich ging, ganz ungeheuer viel zu gute und dennoch ist gerade die letztere im Vergleich zu dem, was eine so junge und unerfahrene Macht wie Japan in dem Kriege mit China fertig brachte, wirklich keine so wunderbare Leistung. Was aber gar die Mobilisirung des Armeecorps anbelangt, so würde der vierte Theil der von England benötigten Zeit zur Mobilisirung der zwanzigfachen Truppenmacht, von jeder anderen Grossmacht mehr als unbefriedigend betrachtet worden sein.

Das Streichen des Seglers »Admiral Tegethoff« aus den Reihen der Rostocker hölzernen Segelschiffe giebt der binnenländischen Presse Gelegenheit, die noch heute für Rostocker Rhedereien fahrenden hölzernen Schiffe Revue passiren zu lassen. Weil die alte Warnowstadt 1870 über 300 hölzerne Segler dagegen 1899 nur mehr über fünf verfügte, wird der Schluss gezogen, Rostock schreite mit der Zeit vorwärts, indem veraltetes Schiffsmaterial ausgestossen und durch neues ersetzt werde. Der Nachsatz ist in seinem ersten Theil, wie die obengenannten Zahlen klarstellen, unanfechtbar, jedoch lässt sich für die zuletzt aufgestellte Behauptung



beim besten Willen kein Beweis bringen. Altes Schiffsmaterial, alte unmoderne in Rostock beheimathete Segler sind allerdings in reichlichem Maasse im Laufe der drei Decennien veräussert, aber ein Füllen der so entstandenen Lücke ist, soweit sich aus den letzten Veröffentlichungen des »Bureau Veritas« nachweisen lässt, nicht erfolgt. Denn Rostocks Seglerflotte bestand am 1. September 1899 aus 12 Seglern zu 11 377 N.-R.-T.; an Raumbelastung etwas mehr als der dritte Theil einer einzigen Hamburger Segelschiffs-Rhederei. Und nun die Dampfer. Das Resultat unserer Untersuchungen, laut Veritas, ist im Sinne fortschreitender Entwicklung, die doch sonst in Deutschland allgemein beobachtet wird, so überaus ungünstig, dass man kaum darüber berichten mag. Die sämmtlichen in Rostock beheimatheten Dampfer, 24 an Zahl, messen zusammen 11 961 Br.-R.-T., also bedeutend weniger als ein einziger der grössten Packetfahr- oder Lloydampfer. Und dabei liegt am Warnowstrand die leistungsfähige Schiffbauwerft »Neptun.«

Die österreichische Regierung verhandelt mit dem **Oesterreichischen Lloyd** über eine Vermehrung seiner nicht vertragsmässigen Fahrten nach Indien. Diese Verhandlung ist dem Abschlusse nahe, und ihr Zweck besteht hauptsächlich darin, die Ausfuhr der österreichischen Zuckerindustrie nach Indien zu fördern. Der Lloyd verpflichtet sich, abgesehen von den vertragsmässigen Fahrten nach Indien, auch so viele nicht vertragsmässige Fahrten zu unternehmen, dass eine rasche Beförderung des österreichischen Zuckers nach Indien gesichert ist. Die Gesellschaft verpflichtet sich ferner, die Frachtkosten für die Beförderung einer Tonne Zucker nach Indien nicht über einen gewissen vereinbarten Satz — wie verlautet 14 sh., den jetzt üblichen Frachtpreis — zu erhöhen. Für die Leistungen wäre die Regierung geneigt, dem Lloyd den Betrag der Suezcanalgebühren für diese nicht vertragsmässigen Fahrten zu ersetzen. Die Gebühren stellen sich auf neun Francs in Gold per Registertonne. Wenn diese Vereinbarung in Kraft tritt, wird der Lloyd vermuthlich mindestens jeden Monat eine neue nicht vertragsmässige Fahrt nach Indien unternehmen. In diesem Falle würde sich der Betrag, welchen die Regierung als Ersatz für die Canalgebühren zu leisten hätte, auf etwa 300 000 fl. stellen. Im Jahre 1898 hat der Lloyd 33 Fahrten nach Indien unternommen, 11 473 Reisende und 1 876 176 Meter-Centner mit einer Gesamteinnahme von 1,64 Mill. Gulden befördert. Vertragsmässig ist der Lloyd verpflichtet, zwölfmal im Jahre von Triest nach Bombay und zwölfmal im Jahre von Triest über Bombay bis Shanghai zu fahren. Aus diesen Ziffern wäre zu folgern, dass der Lloyd im

Jahre 1898 neun nicht vertragsmässige Fahrten nach Indien unternommen habe. Schon im Jahre 1898 wurde zwischen der Regierung und dem Lloyd vereinbart, dass die vertragsmässigen Fahrten auf der Linie von Triest nach Bombay bis nach Calcutta ausgedehnt werden. Es wurde somit eine directe Verbindung zwischen Triest und Calcutta ohne Umladung geschaffen. Künftig wird vermuthlich jeden Monat eine nichtvertragsmässige Fahrt von Triest nach Calcutta stattfinden. Diese Vereinbarung erfolgt hauptsächlich im Interesse der Zuckerindustrie. Nach dem bestehenden Vertrage hat die Regierung dem Lloyd im vergangenen Jahre rund 700 000 fl. in Gold an Suezcanalgebühren vergütet.

In einer zahlreichen Versammlung der »Mercantile Marine Service Association« zu Liverpool hielt Dr. Bicketon einen Vortrag über **Farbenblindheit der Seeleute** bzw. über die mit dem Holmgreen'schen Verfahren erzielten Resultate. Nachdem der Redner dem angewandten System seine Anerkennung insofern versagte, weil es sich für Fälle geringer Farbenblindheit angeblich nicht eigene, theilt er mit, dass seit 1894 — als das Holmgreen'sche Verfahren eingeführt wurde — 215 Seeleute (187 Matrosen und 36 Schiffsofficiere) und früher, seitdem überhaupt Untersuchungen auf Farbenblindheit stattgefunden haben, nämlich seit 1877, 702 Seeleute als farbenblind erkannt worden sind. Insgesamt hat das untersuchende Handelsamt also bei 917 Seeleuten Farbenblindheit constatiren müssen. »Was«, fragt Dr. Bicketon, »ist aus diesen 917 farbenblinden Seelenten nun geworden?« »Es liegt nicht die Spur eines Beweises vor,« so beantwortet er selbst die sich gestellte Frage, »dass diese Leute von der Ausübung des Seemannsberufes ausgeschlossen worden sind. Das Handelsamt gestattet ihnen ruhig weiter zu fahren, ohne sich die Gefahr zu vergegenwärtigen, in welche solche Seeleute, wenn sie auf der Commandobrücke oder auf Ausguck stehen, ein Schiff zu bringen vermögen.« Trotz seiner wiederholten Warnungsrufe habe man nicht auf ihn gehört. Es sei dringend zu wünschen, dass sich Parlamentsmitglieder der Sache annehmen und den Handelsminister veranlassen, nach jedem gemeldeten Schiffsunfall diejenigen Personen auf Farbenblindheit und Sehstärke untersuchen zu lassen, die an Bord des bzw. der verunglückten Schiffe eine verantwortungsvolle Stellung einnahmen. — Diese bedeutungsvollen Worte haben in der ausländischen Fachpresse schon manchen Commentar gezeitigt. Nimmt man auch an — einige Blätter thun es wenigstens — das die Angriffe des Dr. Bicketon dem niedrigen Gefühl der Rachsucht entspringen, dadurch verursacht, dass s. Z. seine Bewerbung um staatliche Anstellung abgeschlagen

wurde, so ist damit der gemachten Anregung doch keineswegs ihre Bedeutung genommen. Es würde wahrscheinlich zu unerwarteten Resultaten führen, wenn in Zukunft alle solche Personen auf Farbenblindheit und Sebstärke untersucht würden, die sich vor einem Seegericht nach eingetretenem Schiffsunfall zu verantworten haben. Vielleicht findet dieser Gedanke noch weitere Verbreitung.

Während die amerikanische äussere Politik sich in grossen vor einigen Jahren kaum geahnten Zügen bewegt, wird die innere Politik, seit die Republikaner am Ruder sind, immer engherziger. Wir brauchen auf die in den letzten Jahren veröffentlichten gegen die Ausländer gerichteten Gesetze gar nicht mehr einzugehen, die Folgen des Dingley- und des Mac Kinley-Tarifs sind Allen bekannt. Ebenso sind die Leser gewiss von dem im Vorjahre vielbesprochenen Plan unterrichtet, der bezweckte, die behufs **Einschränkung der Zwischendeckpassagier-Einwanderung** gültigen Vorschriften auch auf **Cajütenpassagiere auszudehnen**. Trotzdem die Verwirklichung dieses engherzigen Gedankens in Folge zahlreicher Proteste nicht zu Stande kam, beabsichtigt die Bundesregierung neuerdings den vorjährigen Plan ernstlich in Erwägung zu ziehen. Die New-yorker Einwanderungscommissare haben kürzlich amtlich an die Bundesregierung berichtet, dass ein beträchtlicher Procentsatz der europäischen Einwanderer sich dadurch der strengen Controle der Einwanderungsbehörde entziehe, dass sie die Reise nach den Vereinigten Staaten als Cajütenpassagiere unternahmen, auf welche die betreffenden Vorschriften keine Anwendung finden. Aus diesem Grunde befürwortet die Commission, dass die Cajütenpassagiere der ersten und zweiten Classe gleichfalls demselben Verfahren unterworfen werden. Die amerikanische Presse nimmt gegen diese engherzigen Pläne entschieden Stellung.

Unter dem Titel „**Disciplin und Pflicht**“ veröffentlicht *»Nautical Magazine«* eine kurze Abhandlung, die in einem grossen Theil der englischen Presse abgedruckt ist. Das Blatt lässt sich über die widersprechenden Gefühle aus, die einen Schiffsofficier bemächtigen, der einen für die Sicherheit des Schiffes verhängnissvollen Irrthum seines Capitäns entdeckt und nun im Zweifel ist, ob er, der Jüngere, dem Vorgesetzten seine abweichende Ansicht aussprechen soll oder nicht. Veranlassung zu solchen Ausführungen giebt der Bericht des canadischen *»Wreck Commissioners«*, Capt. Smith, über den Untergang des Dampfers *»Portia«* auf den grossen Fischbanken. Der Beamte bedauert, dass der Führer der *»Portia«* im vorliegenden Falle versäumt habe,

die Schiffsofficiere vor der Katastrophe ins Vertrauen zu ziehen. Eine vorher abgehaltene Berathung hätte wahrscheinlich nicht zu den schliesslich verhängnissvollen Folgen geführt. *»Die Schiffsofficiere«*, heisst es weiter, *»welche auf der Brücke Wache haben und während jener Zeit die Navigation des Schiffes leiten, sollten ebenso wie der Capitän die Position des Schiffes kennen und den Grund wissen, wesshalb das Schiff gerade diesen oder jenen Kurs steuert.«* Hierzu bemerkt *»N. M.«*: *»So sollte es sein. Aber aus den meisten Seeconferenzen geht leider unzweideutig hervor, dass in einer beträchtlichen Anzahl von Strandungen die Schiffsofficiere ungefähr Nichts über die geographische Position wussten. Bekannt war ihnen nur das durch Coppelung berechnete Besteck. Capitän Smith tadelte die Officiere der »Portia«, weil sie unterlassen haben, den Schiffsführer auf die durch die schnelle Fahrt im Nebel heraufbeschworene Gefahr aufmerksam zu machen. Wie weit ein Schiffsofficier, ohne missverstanden zu werden, gehen darf, will er seine Beobachtungen, wenn sie eine Kritik der Handlungsweise des Capitäns bezwecken, diesem unterbreiten, ist aber eine äusserst heikle Frage . . . .«* — Wenngleich auch glücklicherweise in den meisten unserer grossen deutschen Rhedereien den Steuerleuten, ehe sie auf Wache gehen, nicht nur gestattet, sondern zur Pflicht gemacht wird, sich vorher über den Schiffsort in der Karte zu informiren — also eine etwaige Unwissenheit eigenes Verschulden wäre — giebt es leider noch recht viele kleine, deutsche Schiffsbetriebe, auf welche die Kritik des *»Nautical Magazine«* wohl passt. Der Capitän und meistens auch der erste Officier sind unterrichtet, die anderen Schiffsofficiere wissen, wie *»N. M.«* sagt, *»ungefähr Nichts über die geographische Position des Schiffes.«*

Der französische Generalconsul in Antwerpen weist in seinem letzten Jahresbericht auf eine für die **französische Schifffahrt** dadurch entstandene Gefahr hin, dass ein grosser Theil französischer Producte, deren Werth 282 Millionen Francs allein im Berichtsjahr betrug, über Belgien nach Holland, Deutschland und England, ja sogar nach Amerika, Ostasien und Australien durch ausländische Schiffe überführt worden ist. Im weiteren Verlauf des Berichtes ersucht er dringend um Maassregeln, damit die französische Schifffahrt vor weiteren ähnlichen Verlusten bewahrt bleibe. Angesichts des Gesagten fragt man sich unwillkürlich nach dem Grunde, der solche *»unpatriotische«* Ladungsvershiffer bewogen haben mag, die gegenüber Schiffsfrachten erheblich höheren Bahntransportkosten zu tragen, anstatt ihre Waaren gleich nach einem einheimischen Hafen zu senden. Die Antwort kann natürlich

nicht anders lauten als: Die Hafenabgaben und sonstigen Gebühren sind in französischen Häfen so hoch und die Frachten so niedrig bemessen, dass selbst die Bahntransportkosten eingerechnet, die Verschiffung über Antwerpen nach auswärtigen Häfen billiger wird.

Einem englischen Consularbericht aus Nagasaki zufolge wird daselbst im Schiffsbau von Jahr zu Jahr mehr geleistet. Der grosse Dampfer von 6000 Tonnen Wasserverdrängung, dessen Stapellauf im Mai 1898 stattfand und der als Postdampfer in Dienst gestellt wurde, verkehrte inzwischen regelmässig zwischen England und Japan. Englische Schiffsbauer bezeichneten die Construction des Bootes als tadellos. Ein zweiter Dampfer und zwar von den gleichen Dimensionen als jener, geht gegenwärtig seiner Vollendung entgegen, und in Folge der inzwischen gesammelten Erfahrungen wird sein Bau nur dreizehn Monate in Anspruch nehmen, während die Herstellung des erst erwähnten Schiffes achtzehn Monate erforderte. Im December vorigen Jahres wurde ein Frachtdampfer von 1300 Tonnen in Angriff genommen, der aus Stahl hergestellt, den höchsten Anforderungen einer Versicherungsgesellschaft entsprechen dürfte und ausserdem gehen zwei mächtige Dampfboote, die den Verkehr in der Schimonoseki-Meerenge zwischen dem Platze gleichen Namens und dem Eisenbahndpunkt in Motschi vermitteln sollen, ihrer Vollendung entgegen. Drei Torpedoboote, deren Bestandtheile aus Deutschland kamen, wurden soeben in Nagasaki zusammengesetzt und sollen demnächst ihre Probefahrten machen. Die grossen Schiffsreparatur-Workstätten mit ihren modernen Dockanlagen in Nagasaki haben jahraus jahrein vollauf zu thun.

### Nochmals die Mondstrecken.

Im Jahrgang 1898 der „Hansa“ sind wiederholt Artikel erschienen, die das Für und Wider, über den Werth der Mondstrecken zur Bestimmung der Länge oder zur Berichtigung des Chronometerstandes auf See behandelten. Auch hat der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine den Gegenstand auf dem Verbandstage in Berlin berührt, wobei von Streichung der Mondstrecken vom Lehrplan in den Navigationsschulen die Rede war. Dieses veranlasst mich, nochmals zurückzugreifen und mir zu erlauben, meine auf ziemlich langer Erfahrung in der Praxis beruhende Ansicht darüber zu äussern.

Ich kann mich der Meinung nicht anschliessen, dass die Mondstrecken schon entbehrlich sind: im Gegentheil halte ich das Fallenlassen derselben

noch für verfrüht. Wenn es auch zutrifft, dass die Dampfschiffe in der Regel nur kurze Zeit ausser Stande sind, sich über den Gang und Stand ihrer Chronometer zu informiren, so liegt die Sache doch für Segler auf langen Reisen, die zeitweise in zwei und drei Monaten keine Gelegenheit haben, den Stand des Chronometers zu bestimmen, wesentlich anders. Ihnen bleiben oder vielmehr sind bis jetzt noch die Mondstrecken das einzigste Mittel zur Berichtigung des Chronometer-Standes oder auch, beim Versagen des Chronometers, die Länge astronomisch zu berechnen.

Eine nach Mondstrecken berechnete Länge gewährt doch bedeutend mehr Sicherheit, als diejenige die man auch bei der genauesten Besteckrechnung erhält und umsomehr wenn das Schiff durch verschiedene Strömungen gesegelt ist.

Ich bin sogar zu der festen Ueberzeugung gekommen, dass die Mondstrecken besser sind als ihr Ruf. Und bei einiger Mühe lassen sich bei gutem Wetter und günstiger Stellung der Gestirne überraschend gute Resultate erzielen.

Natürlich darf man nicht erwarten aus einer gemessenen Distanz schon seinen Chronometerstand bestimmen zu können; sondern darnach trachten, dass gleichzeitig Ost- und West-Distanzen gemessen werden. Beobachtet man dann drei Serien zu je drei Distanzen und berechnet aus diesen allen den Stand, so wird das Mittel daraus einen nahe richtigen Stand ergeben, womit sich bekanntlich auch leicht der Gang ermitteln lässt.

In dieser Weise habe ich auf allen Schiffen die ich geführt verfahren, die beiläufig bemerkt, nur alle ein Chronometer an Bord hatten. Das Ergebniss war, wenn es mit dem Chronometer nicht stimmte, stets das richtige. Fast alle Chronometer und recht theure darunter, die ich unter den Händen hatte, änderten den Gang auf See und ist wohl anzunehmen, dass die meisten einen Seegang haben, der von dem mitgegebenen mehr oder weniger abweicht und je nachdem grössere oder kleinere Differenzen in der Länge ergeben. Grund genug, Vertrauen zu den Mondstrecken zu haben und sie weiter als Aufgabe auf der Schule zu belassen.

Was das Beobachten betrifft, so lässt sich durch Uebung und mit einem guten Sextanten viel erreichen und kann ein Beobachter mit noch zwei Instrumenten für die Höhen, je drei Distanzen Ost und West und die nöthigen Höhen innerhalb zehn Minuten beobachten. Schneller zu beobachten ist ja überhaupt nicht vortheilhaft. Das Berechnen nimmt ja allerdings eine ziemlich lange Zeit in Anspruch; doch in der Praxis geht die Sache auch schneller, wie auf der Schule, weil doch nur das Resultat und nicht auch das Aussehen in Betracht kommt. Rechnet man dann immer zwei Distanzen



gleichzeitig, um das viele Umschlagen in der Logarithmentafel zu Umgehen, so wird die Arbeit hierdurch bedeutend erleichtert.

Die angewandte Mühe und Arbeit wird reichlich belohnt durch die Sicherheit, die das Resultat zur Führung des Schiffes sowohl wie auch zur eigenen Beruhigung gewährt.

Wenn nun auch die Segler im Abnehmen sind, so ist die Anzahl doch noch bedeutend genug, bei solchen Fragen berücksichtigt zu werden und deshalb bin ich der Ansicht, dass es noch nicht an der Zeit ist, die Mondstrecken zu streichen. Man warte damit bis entweder die Chronometer absolut zuverlässig sind, oder ein bequemerer Verfahren zur Längenbestimmung auf See gefunden ist, oder aber bis nur noch Dampfer den Ocean kreuzen.

H.

## Das Ergebniss der Nautischen Fachconferenz.

### II.

In ähnlicher Weise, wie in letzter Nummer über die Beschlüsse der Nautischen Fachconferenz hinsichtlich ihrer Anschauung zu den Prüfungsvorschriften für Seeschiffer und Seesteuerleute auf grosser Fahrt berichtet ist, mögen jetzt die von der Conferenz gemachten Vorschläge zu den Prüfungsvorschriften der Küstenschiffer, Hochseefischer und Schiffer auf kleiner Fahrt Erwähnung finden.

**Küstenschiffer.** Weil an verkehrsreichen Stellen mehrfach Collisionss Gefahren durch unzureichende Kenntniss der Führer von Küstenfahrzeugen mit Bezug auf die Vorschriften zur Verhütung von Schiffsunfällen entstanden sind, glaubt die Conferenz eine grössere Gewähr für die Sicherheit der Schifffahrt durch folgenden Beschluss herbeiführen zu sollen:

»Die Zulassung als Schiffer auf Küstenfahrt ist von dem Nachweise der Kenntnisse der polizeilichen Verordnungen, insbesondere des Strassenrechtes der von ihnen befahrenen Gewässer abhängig zu machen.«

Eine Ansichtsausserung darüber, wie dieser Nachweis zu erbringen sei, hat die Conferenz ausdrücklich vermieden.

**Hochseefischer.** Zur Zeit der Entstehung der jetzt gültigen Vorschriften über die Befähigung zur Führung von Hochseefischerfahrzeugen, gab es noch keine Fischdampfer, durch deren spätere Einführung die Hochseefischerei einen ungeahnten Aufschwung genommen hat. Damals waren die Fischgründe der Nordsee genügend ertragsfähig, heute liegt das Erwerbsgebiet ausserhalb der Grenzen der kleinen Fahrt. Mit demselben Recht, wie man anfangs im Interesse der Hebung der Fischerei die

nautischen Anforderungen auf das denkbar geringste Maass heruntersetzte, dürfen gegenwärtig erhöhte Anforderungen gestellt werden, zumal Schiffer mit weitergehenden Befähigungszeugnissen, als sie gesetzlich vorgeschrieben sind, zu Führern von Fischerfahrzeugen gemacht werden. In Anerkennung dieses Verhältnisses ist ein für drei Jahre gültiges Provisorium geschaffen, durch die Bekanntmachung vom 10. Februar 1899, betreffend die Zulassung von Fischerfahrzeugen in kleiner und in der Islandfahrt. Angesichts dieser Entwicklung kam die Conferenz zu folgendem Beschluss:

»Es ist zu befürworten, dass die Prüfungen für Seefischer von den übrigen nautischen Prüfungen vollständig getrennt werden.«

**Schiffer auf kleiner Fahrt.** Die erhöhte Verwendung von Eisen im Schiffbau hat auch in den Grenzen der kleinen Fahrt die Lehre von der örtlichen Ablenkung des Compasses durch den Magnetismus des Schiffskörpers so in den Vordergrund gestellt, dass nach Ansicht der Conferenz die Kenntniss wenigstens der elementarsten praktischen Anwendung derselben bei dem rechnerisch oder graphisch (in der Karte) zu findenden täglichen Besteck eine dringend nöthige Erweiterung in den Prüfungsanforderungen erbeischt. Ebenso war die Ansicht vorherrschend, dass die Kenntniss der Verordnung der Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See durch die Prüflinge schriftlich zum Ausdruck gebracht werden müsse. Der hierauf bezügliche Beschluss hatte folgenden Wortlaut:

Die schriftliche Prüfung zum Schiffer auf kleiner Fahrt hat sich

- a) auf die Anbringung der Deviation bei den Aufgaben der Karte sowie des Coppelcurses und
- b) auf die Kenntniss des Strassenrechtes zu erstrecken.

## Aufforderung zur Beobachtung von Sternschnuppenfällen im November 1899.

Im November dieses Jahres werden voraussichtlich zwei reiche Sternschnuppenfälle auftreten, deren genaue Beobachtung an möglichst vielen Orten von höchster wissenschaftlicher Bedeutung ist. Da aber erfahrungsmässig an Land im November nur wenig Aussicht auf klares Wetter vorhanden ist, möchte Unterzeichneter an die zu jener Zeit auf See befindlichen Capitäne und Officiere der deutschen Schiffe die Aufforderung richten, sich an einer Beobachtung der zu erwartenden Sternschnuppenfälle zu bethoiligen.

Der erste Sternschnuppenfall wird voraussichtlich Mitte November eintreten und wird verursacht

durch den Leonidenschwarm, dessen Bahn die Erde alsdann kreuzt. Der Radiationspunkt dieser Sternschnuppen, d. h. der Punkt, aus welchem dieselben auszustrahlen scheinen, liegt im Sternbilde des Löwen (daher der Name Leoniden) in der Siehel zwischen den Sternen  $\eta$ ,  $\gamma$ ,  $\zeta$ ,  $\epsilon$ . Derselbe geht gegen 10 Uhr abends auf und wird daher die Zeit von 11 Uhr abends bis zur Morgendämmerung für die Beobachtung hauptsächlich in Frage kommen. Die genaue Zeit des Eintritts des Sternschnuppenfalles kann mit Sicherheit nicht angegeben werden, wahrscheinlich dürfte derselbe in den Morgenstunden des 15. oder 16. November stattfinden. Es ist jedoch erforderlich, auch in den umliegenden Tagen auf die Sternschnuppen zu achten.

Der zweite allerdings wohl schwächere Sternschnuppenfall wird verursacht durch das Zusammenreffen der Erde mit den Ueberbleibseln des Biela'schen Cometen und wird voraussichtlich in den Tagen um den 23. November eintreten. Sein Radiationspunkt liegt im Sternbilde der Andromeda bei dem Sterne  $\gamma$ .

Was die Art der Beobachtung betrifft, so wird es die Hauptaufgabe sein, die Zeiten des Maximums und die Anzahl der Sternschnuppen festzustellen. Zu diesem Zwecke sind an den betreffenden Tagen die auftretenden Sternschnuppen von Stunde zu Stunde und bei einem reicheren Falle in kürzeren Intervallen zu zählen. Bei einem sehr reichen Falle ist zur Zeit des Maximums die Zahl der Sternschnuppen von 5 zu 5 Minuten anzugeben. Von besonders hellen Sternschnuppen ist die genaue Zeit ihres Aufleuchtens zu notiren und möglichst ihre Bahn in eine Sternkarte\*) einzutragen, derart, dass der Punkt ihres Aufleuchtens und der ihres Verschwindens durch eine Linie verbunden und die Richtung ihrer Bewegung durch einen Pfeil angedeutet wird. Jede solche eingezeichnete Bahn ist mit einer Nummer zu versehen, welche auf die Notizen im Beobachtungsbuche verweist. Sodann ist bei den helleren Sternschnuppen ihre Helligkeit, Farbe, Dauer ihrer Bewegung, Sichtbarkeit und Dauer der Schweife, die sie zurücklassen, zu notiren und darauf zu achten, ob eine Detonation gehört wird. Ueberhaupt sind alle irgendwie bemerkenswerthen Erscheinungen aufzuzeichnen.

Ueber das Ergebniss der Beobachtungen bittet der Unterzeichnete der Hamburger Sternwarte Nachricht geben zu wollen.

Hamburger Sternwarte, 25. October 1899.

Dr. R. Schorr.

\*) Hierfür sind sehr geeignet die v. A. P. Sternkarten von C. Rohrbach (Berlin, Dümmler 1895), Block V und VIII für die Leoniden, Block III für die Bieliden. Preis des Blocks, enthaltend 10 Karten, 1 Mark.

## Zur Geschichte des nautischen Unterrichts und der Navigationsschule in Hamburg.

Von Dr. F. Bolte.

(Schluss.)

Die zweite, in ihrem Einfluss auf die Anzahl der Schüler und die Grösse des Lehrercollegiums noch bedeutendere Ausdehnung erfuhr die Navigationsschule am 1. October 1891 durch die Eröffnung des Cursus für Seedampfschiffsmaschinen mit zwei Classen. Der Umstand, dass ein bereits in früheren Jahren unternommener Versuch, einen solchen Cursus in Anlehnung an eine andere Unterrichtsanstalt ins Leben zu rufen, hatte aufgegeben werden müssen, war die Veranlassung, dass für die beiden neu errichteten Classen zunächst nur zwei Lehrer berufen wurden. Als aber bereits im ersten Quartal 56 Schüler eintraten und ebenfalls im folgenden Jahre sich ein starker Andrang bemerkbar machte, wurde 1892 ein dritter Lehrer und bei der stetig wachsenden Schülerzahl in diesem Jahre noch ein Aspirant angestellt, sodass zur Zeit, abgesehen von dem durch besondere Lehrkräfte ertheilten Unterricht in der englischen Sprache und in der Heilkunde, das Lehrpersonal der ganzen Anstalt ausser dem Director aus 11 Lehrkräften besteht.

Es leuchtet ein, dass bei einer solchen Entwicklung die im Jahre 1825 bezogenen Räume auf die Dauer nicht genügen konnten. So wurden denn im Jahre 1872 die beiden bis dahin auf der Sternwarte innegehabten Unterrichtszimmer aufgegeben und im Seemannshause eine Etage gemiethet, in welcher die Schule sich noch heute befindet.

Es ist ein beachtenswerthes Zusammentreffen, dass gerade die Zeit, zu welcher unsere Navigationsschule auf ein 150-jähriges Bestehen zurückblicken kann, zusammenfällt mit einer durch alle nautischen Kreise Deutschlands gehenden Bewegung, deren Ziel eine so weitgehende Reform unserer Prüfungsvorschriften ist, dass bei den innigen Beziehungen zwischen den Anforderungen der Prüfungen und dem Lehrplane der nautischen Unterrichtsanstalten keine Navigationsschule sich derselben wird entziehen können. Bei der Entwicklung der nautischen Wissenschaften in den letzten Decennien, bei den gesteigerten Ansprüchen, welche die fast ausschliessliche Verwendung des Eisens beim Schiffbau an eine sichere Kenntniss der Deviation der Compasse stellt, und endlich bei der Nothwendigkeit öfterer astronomischer Ortsbestimmung besonders in engeren Gewässern, welche durch die erhöhte Geschwindigkeit unserer modernen Seeschiffe hervorgerufen wird, konnte es nicht ausbleiben, dass die im Wesentlichen auf der Bekanntmachung vom 25. September 1869 beruhenden Vorschriften für die nautischen Prüfungen mit den Bedürfnissen der modernen Schiffsführung nicht mehr im Einklang stehen. Dieser Mangel an Uebereinstimmung macht sich in der doppelten Weise geltend, dass einmal sehr wichtige Gegenstände sowohl auf dem Gebiete der nautischen Wissenschaften, als auch in schiffsgeschäftlicher Beziehung entweder gar keine oder eine nicht genügende Berücksichtigung finden und andererseits ein nicht unbeträchtlicher Theil der Anforderungen ohne Nachtheil entbehrt werden kann, um beim Unterricht Zeit für jene Zweige des nautischen Wissens zu schaffen. Der Wunsch, dem angehenden Steuermann und Schiffsführer auf der Navigationsschule eine den veränderten Verhältnissen der Schifffahrt besser entsprechende Ausbildung zu geben, führt hier zur gewissenhaften Berücksichtigung folgender drei Gesichtspunkte.

Was zunächst den Inhalt der Anforderungen in den Prüfungen anlangt, so muss der Maassstab hierfür in allererster Linie den Bedürfnissen der Praxis entnommen werden, wenn

man darunter im weiteren Sinne alle diejenigen Kenntnisse und Methoden versteht, deren der Schiffsführer nicht nur bei der täglichen Ausübung seines Berufes, sondern auch in solchen Lagen bedarf, welche ein auf gründlicher Einsicht beruhendes Verständniss, sei es in Hinsicht der Navigirung des Schiffes, sei es in geschäftlicher Beziehung erfordern. Zunächst ist eine vollkommene Vertrautheit mit den magnetischen und mechanischen Eigenschaften des Compasses und eine sichere Kenntniss von der Deviation desselben und ihrer Veränderlichkeit mit dem Schiffsorte auf Grund der Deviations-coefficienten sowie die Fähigkeit zu verlangen, an der Hand derselben die Compensation selbstständig vornehmen zu können. In der astronomischen Ortsbestimmung wäre der Methode der Standlinien, welche die einfachste und allgemeinste Ausnutzung aller Gestirnhöhen ermöglicht, ein viel breiteres Feld einzuräumen und der Chronometercontrolle im Interesse einer sicheren Längenbestimmung eine erhöhte Bedeutung beizumessen.

Für die Prüfung zum Seeschiffer auf grösser Fahrt erscheint der Nachweis von Kenntnissen auf dem Gebiete des See- und Versicherungsrechtes, sowie die Fähigkeit, dieselben in concreten, nicht zu complicirten Fällen auch anwenden zu können, dringend geboten und endlich die Aufnahme der Elemente des Schiffbaus unter die Prüfungsgegenstände sehr wünschenswerth.

Um eine gründliche, auf Verständniss beruhende Behandlung der für die Navigirung nothwendigen Probleme zu sichern, ist zweitens unumgänglich nothwendig, dass bei der Aufstellung der Prüfungsanforderungen die Auswahl der Aufgaben auf dem Gebiete der Hilfswissenschaften, also der Mathematik, der Physik und der Astronomie, nach der ihnen für das Verständniss der Nautik zukommenden Bedeutung abgemessen wird. Eine über diese Begrenzung hinausgehende Ausdehnung des Stoffes würde bei der verhältnissmässig kurzen Zeit, welche für die Hilfswissenschaften zur Verfügung steht, und bei der bei den meisten Navigationsschülern vorauszusetzenden Vorbildung das in der Begründung des Verständnisses für die Nautik liegende Ziel ernstlich in Frage stellen, da mit einer zu weit gehenden Behandlung solcher Gebiete, welche in den Navigationswissenschaften selbst keine Anwendung finden, die Gefahr einer mechanischen Vorflachtung sicher verbunden ist. Nur bei stofflicher Beschränkung lässt sich diejenige Vertiefung der Hilfswissenschaften beim Unterrichte erreichen, welche nöthig ist, wenn dieselben ihren Zweck im Lehrplane der Navigationsschulen erfüllen sollen.

Die dritte Forderung endlich, durch welche die erstrebte Anpassung der Prüfungen an die Bedürfnisse der Praxis zu erreichen wäre, ist die Ermässigung des Genauigkeitsgrades bei den numerischen Rechnungen. Dieselbe findet ihre Berechtigung sowohl in der Unsicherheit der Rechnungselemente in Folge der auf See ziemlich bedeutenden, unvermeidlichen Beobachtungsfehler als auch in den geringen Anforderungen, welche an die Genauigkeit der astronomischen Ortsbestimmung an Bord gestellt werden.

Während bei den nautischen Prüfungen bis jetzt noch für die Ortsbestimmung aus Höhen über der Kimm an einer Genauigkeit von zehntel Minuten von Rechnungselementen festgehalten wird, hat in Wirklichkeit die Praxis an Bord bereits allgemein die Rechnung auf volle Minuten angenommen, weil dieselbe erstens viel bequemer und weniger zeitraubend ist, als die Interpolation auf zehntel Minuten oder gar auf Secunden und zweitens auch gegen kleine Rechenfehler einen grösseren Schutz gewährt. Indessen kommt der ganze Vortheil dieser berechtigten Abkürzung erst dann voll und ganz zur Geltung, wenn man die logarithmische Rechnung mit vierstelligen Mantissen durchführt. Gerade bei der Entwicklung der Dampfschiffahrt in den letzten Jahrzehnten ist in engeren Gewässern eine möglichst häufige astronomische Bestimmung des Schiff-

ortes an der Hand eines schnell und sicher zum Ziele führenden Reductionsverfahrens im Interesse der Sicherheit dringend geboten und diese Sicherheit würde in keiner Weise dadurch erhöht werden, dass die Rechnung mit einem grösseren Genauigkeitsgrade durchgeführt wird. Der einsichtige Navigator weiss, dass er sich auf den aus Gestirnhöhen ermittelten Schiffsort auf wenige Minuten doch nicht verlassen kann, und für einen Anfänger könnte leicht die falsche Vorstellung verhängnissvoll werden, dass er den genau berechneten für den wirklichen Schiffsort hält.

Nur eine gründliche Kenntniss der vielen Fehlerquellen, welche die Resultate der nautischen Ortsbestimmung beeinflussen und der Art und Grösse ihrer Einwirkung kann vor verhängnissvollen Schlüssen schützen, gerade sie aber ist es auch, welche für alle Berechnungen des Schiffsortes auf der Grundlage beobachteter Kimminabstände die Einführung der Rechnung auf volle Minuten mit Hilfe von 4stelligen Logarithmen in so hohem Grade wünschenswerth macht.

Dies sind in kurzer Darstellung diejenigen Punkte, welche bei der allgemein als nothwendig erkannten Reform unserer Prüfungsvorschriften vor allem andern Berücksichtigung verdienen. Obgleich nach dem Entwicklungsgange, welchen die Bestrebungen der betheiligten nautischen Kreise seit vorigem Jahr genommen haben, mit Bestimmtheit zu erwarten ist, dass die bereits in Angriff genommene Umgestaltung der nautischen Prüfungen uns dem gewünschten Ziele der Annäherung an die Praxis an Bord um ein erhebliches Stück näher bringen wird, darf hierbei doch nicht verkannt werden, dass ein Theil der der Beurtheilung obiger Gesichtspunkte auftretenden Auffassungsverschiedenheiten seine natürliche Erklärung in der Verschiedenheit der Verhältnisse der Schiffahrt findet. Aus diesem Grunde kann der Lehrplan unserer Navigationsschule sich auch nicht auf die alleinige Rücksicht auf die Prüfungsaufgaben beschränken, sondern sie muss auch ferner denjenigen Gebieten eine erhöhte Aufmerksamkeit zuwenden, welche nach den Verhältnissen der Hamburger Seeschiffahrt eine besondere Pflege verlangen.

Auf diese Erwägungen ist es zurückzuführen, dass seit 1896 die Oberschulbehörde zu Hamburg unter die Gegenstände der von ihr veranstalteten öffentlichen Vorlesungen auch solche Gebiete der Nautik aufgenommen hat, welche in den bisherigen Prüfungsvorschriften die gebührende Berücksichtigung nicht haben finden können, und ebenso liegt dem von maassgebender Stelle gefassten Entschlusse, in einer neuen Bearbeitung des alten Hamburger Handbuches den veränderten Verhältnissen der an unsere Navigatoren zu stellenden Anforderungen Rechnung zu tragen, der Wunsch zu Grunde, den oben skizzirten Gesichtspunkten Eingang bei der Ausbildung unserer Steuerleute und Capitäne zu verschaffen. Durch die bereitwillige Unterstützung der Hamburgischen Rhedereikreise ist das »Neue Handbuch der Schifffahrtskunde« vor wenigen Monaten erschienen und die im Anschluss hieran ebenfalls herausgegebene »Nautische Tafelsammlung«, welche in strenger Anpassung an die Praxis die Logarithmen mit 4stelligen Mantissen giebt, wird bereits mit dem nächsten, am Tage des 150jährigen Jubiläums beginnenden Coursus bei unserer Navigationsschule zur Einführung gelangen. So wird die Hamburger Navigationsschule auch in Zukunft bestrebt sein, den Fortschritten in der Erkenntniss der nautischen Wissenschaften in ihrem Lehrplane zu folgen und dieselben der Praxis dienstbar zu machen, und man darf um so mehr hoffen, dass dieses Ziel erreicht werden wird, weil die Ueberzeugung, dass die Sicherheit der Seeschiffahrt nicht zum wenigsten auf einer in jeder Hinsicht gründlichen Ausbildung des Seemannsstandes beruht, ihr stets das Interesse und die Unterstützung der an der Entwicklung des nautischen Unterrichtes Bethetheiligten sichern wird.



## Bureau Veritas. (Generalregister für 1899—1900.)

Die jüngste Publikation der bekannten Schiffsclassifications-gesellschaft Bureau Veritas, auf deren Erscheinen bereits in letzter Nummer kurz hingewiesen ist, zeichnet sich wie ihre Vorgänger durch übersichtliche Anordnung eines gewaltigen Materials aus, das mit jedem Jahre grösser und umfangreicher wird. Das unter dem Namen »General-Register der Handels-marinen aller Länder« veröffentlichte Werk besteht aus zwei Bänden. Der eine Band enthält von sämtlichen Dampfern über 50 T.: Namen des Schiffes und des Capitäns, Unterscheidungssignal, Takelung, Nationalität, Rauminhalt, Dimensionen Baustätte, Gattung, Pferdestärken der Maschine, Anzahl und Grösse der Cylinder, Dampfdruck, Name des Heimathshafens und der Rheder. Der andere an Umfang wesentlich kleinere Theil beschäftigt sich in ähnlicher Weise mit den Segelschiffen.

Diesen Ausführungen zufolge verfügten die nachstehenden Nationen über folgende Dampfer- und Seglerflotten:

Flagge	1899—1900		1898—99	
	Anzahl	B.-T.	Anzahl	B.-T.
Englische .....	5.453	11.093.807	5.707	10.993.111
Deutsche .....	900	1.873.388	878	1.625.521
Französische .....	526	985.968	547	952.682
Amerikanische .....	551	970.881	502	819.800
Norwegische .....	657	672.549	646	628.493
Spanische .....	377	551.887	361	520.847
Japanische .....	332	455.535	334	439.509
Italienische .....	258	443.365	244	420.880
Russische .....	435	407.536	393	358.415
Dänische .....	318	368.670	302	340.431
Holländische .....	224	365.995	227	363.290
Schwedische .....	497	339.879	483	315.986
Oesterreichische .....	167	335.311	166	298.990
Belgische .....	73	146.615	71	128.805
Brasilianische .....	211	140.055	211	153.800
Griechische .....	168	139.987	100	139.431
Türkische .....	79	78.181	74	71.483
Argentinische .....	68	52.254	64	48.371
Chinesische .....	38	56.101	38	56.197
Portugiesische .....	29	53.630	29	54.324

	b) Segler:			
	N.-T.		N.-T.	
Englische .....	7.706	2.662.168	8.125	2.910.555
Amerikanische .....	3.497	1.291.954	3.697	1.285.859
Norwegische .....	2.306	996.678	2.582	1.144.482
Deutsche .....	981	548.053	1.000	535.737
Italienische .....	1.557	492.138	1.597	463.767
Russische .....	2.455	473.689	2.400	458.392
Französische .....	1.371	309.831	1.334	279.412
Schwedische .....	1.423	277.651	1.496	272.799
Türkische .....	1.380	261.780	1.347	252.909
Griechische .....	972	196.658	1.147	238.008
Spanische .....	1.052	151.946	1.113	162.982
Dänische .....	752	138.031	790	140.426
Niederländische .....	663	118.158	541	121.103
Brasilianische .....	364	80.178	343	67.988
Chilenische .....	132	60.520	154	68.372
Portugiesische .....	237	60.430	237	42.356
Oesterreichische .....	142	49.288	157	45.009

Danach zeigt die Dampfschiffslotte per 1899—1900, wie schon seit einer Reihe von Jahren, abermals einen erheblichen Räume-Zuwachs gegen das Vorjahr, nämlich 834.250 R.-T., dagegen eine Abnahme nach der Zahl um 120 Dampfer. Das neue General-Register weist für 1899 bis 1900 im Ganzen

11 456 Dampfer mit 19 711 382 Br.-R.-T. auf (gegen 18 887 132 R.-T. im Jahre vorher).

Aus dem Band der Segelschiffe ersehen wir, dass die gesammte Segelschiffslotte zur Zeit aus 27 867 Schiffen mit 8 347 626 R.-T. besteht (gegen 28 885 Schiffe mit 8 693 760 R.-T. im Vorjahre). Die Segler haben demnach in dem verflossenen Jahre um 1018 Schiffe und 246 143 R.-T. abgenommen.

## Electrischer Apparat zum Anzeigen und Registriren des Drehungssinnes von Kraftmaschinen, insbesondere Schiffsmaschinen. \*)

Bei der Untersuchung von Seeunfällen auf Dampfschiffen gehören Widersprüche und Ungenauigkeiten sowohl über die Abgaben als auch über die Ausführungen der betreffenden Maschinenmanöver nicht zu den Seltenheiten und lassen in vielen Fällen die eigentliche Schuldfrage offen. Aber nicht allein für Untersuchungen über bereits stattgefundene Collisionen, sondern vielmehr um Letztere thunlichst zu vermeiden, ist es nothwendig, dass der auf der Commando-Brücke befindliche wachhabende Officier stets genau und sofort controlliren kann, ob das von ihm nach unten gegebene Commando richtig ausgeführt ist, um event. ein falsch verstandenes oder irthümlicherweise falsch abgegebenes Commando sofort corrigiren zu können. Zur Ausführung einer solchen Controlla bedarf es naturgemäss absolut zuverlässiger Apparate, welche genau die Drehungsvorrichtung der Maschine anzeigen oder falls sie in Unordnung gerathen, überhaupt nicht functioniren. Alle Apparate, welche infolge von Unordnung schlecht functioniren und daher möglicherweise falsch anzeigen, sind zu verwerfen, da dieselben zu irrigen Schlussfolgerungen Veranlassung geben.

Eine absolut zuverlässige Uebertragung bezw. Kenntlichmachung der Maschinenbewegung an einem entfernten Orte, wie z. B. die Commando-Brücke, ist nach allen bisherigen Erfahrungen einzig und allein auf electrischem Wege möglich. Hier können Unrichtigkeiten nicht vorkommen, sondern es sind nur zwei Fälle möglich, entweder der Apparat functionirt absolut zuverlässig oder er functionirt überhaupt nicht. Letzteres ist sofort erkennbar und wird daher stets zur sofortigen Untersuchung der Ursache führen.

Ein auf diesem Princip beruhender Maschinen-Controll-Apparat ist in nebenstehender Fig. 1 im Schnitt dargestellt, während Fig. 2 seine Anbringung bei einer stehenden Schiffsmaschine veranschaulicht. Er besteht im Wesentlichen in der Anordnung zweier Hebel a und b, deren erster a mit dem Umsteuerungsmechanismus bezw. mit der Umsteuerungswelle verbunden ist. Der zweite Hebel b ist entweder durch das Indikator-Gestänge der Maschine oder mittels einer anderen Vorrichtung mit dem Kreuzkopf so verbunden, dass er mit jeder Kurbelumdrehung je eine Hin- und Herbewegung macht. Der mit der Steuerung verbundene Hebel a behält seine jeweilige Stellung stets so lange bei, bis eine Umsteuerung der Maschine erfolgt. Dabei hält derselbe mittels seiner Winkelarme zwei durch Federn ausbalancirte Contactstangen c bezw. c1 in ihrer entsprechenden Lage. Jede derselben ist durch eine electrische Leitung mit einer von zwei in einem auf der Commando-Brücke angebrachten Gehäuse f befindlichen Glühlampen g verbunden, welche ihren Strom von einer beliebigen Electricitätsquelle erhalten, mit welcher auch der Hebel a durch eine entsprechende Leitung in Verbindung steht. Das Ge-

\*) Mittheilung des Patentbureaus von W. J. E. Koch in Hamburg.

häuse *f* ist durch eine Wand *d* in zwei Kammern getheilt, welche oben durch einen gemeinschaftlichen Deckel geschlossen werden. Letzterer enthält eine Glasscheibe *e* in welcher die Aufschriften »Vorwärts« und »Rückwärts« so angeordnet sind, dass je eine derselben über einer der beiden Kammern sich befindet. Bei der Berührung des Hebels *a* mit einem der Contacts *c* oder *c*1 wird einer der beiden Stromkreise ge-

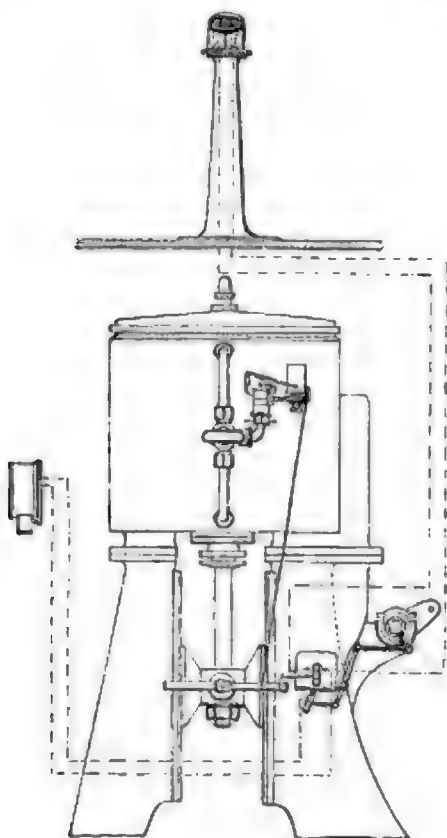


Fig. 2.

schlossen und die in demselben eingeschaltete Glühlampe beleuchtet die über derselben befindliche in der Glasplatte *e* enthaltene Inschrift. Entspricht beispw. die in Fig. 1 ange-deutete Stellung des Hebels *b* der dem Vorwärtsgang der Maschine entsprechenden Conlissionstellung, so wird bei der jedesmaligen Berührung des Hebels *a* mit dem Contact *c* die Inschrift »Vorwärts« in der Glasplatte *e* beleuchtet. Wird dagegen beim Umsteuern der Maschine der Hebel *a* nach links gedreht, so kommt derselbe mit dem Contact *c*1 in Berührung und wird in Folge dessen der zweite Stromkreis geschlossen, sodass die andere Glühlampe *g* zu leuchten beginnt und die Inschrift »Rückwärts« in der Glühlplatte *e* erhellt. Bei jedem Hin- und Hergang des Hebels *b* wird somit je nach der Stellung des Hebel *a* mit einem der Contacts *c* oder *c*1 eine kurze Berührung und darauf folgende Unterbrechung statt-finden, sodass bei jeder Umdrehung der Maschine die betreffende Glühlampe *g* einen kurzen Augenblick erleuchtet und wieder erlischt.

Auf solche Weise kann man auf der Commando-Brücke an dem Erleuchten und Erlöschen der betreffenden Inschrift erkennen, ob die Maschine vorwärts oder rückwärts bezw. schnell oder langsam arbeitet. Ist beispw. ein Commando von dem wachthabenden Officier irrtümlicherweise falsch abge-gaben, so wird derselbe stets in der Lage sein, den Irrthum durch ein richtiges Commando sofort zu verbessern, während anderenfalls ein aus Missverständniss unrichtig ausgeführtes Commando ebenfalls sofort an dem Erleuchten der betreffenden Inschrift erkennbar wird. Dass auf solche Weise eine Collision auf See in sehr vielen Fällen entweder vollständig vermieden oder doch wesentlich abgeschwächt werden kann, wird aus Vorstehendem ohne weiteres klar.

Um für die spätere seeamtliche Untersuchung einen untrüglichen Beweis für die bei der betreffenden Collision in Wirklichkeit ausgeführten Maschinen-Manöver gleichzeitig zu geben, empfiehlt sich eine ebenfalls von dem Obermaschinen II. Kähler erdachte sinnreiche Registrirvorrichtung mit dem Controllapparat zu verbinden. Dieselbe beruht im Wesent-lichen darauf, dass ein mit einem Schreibstift versehener, durch Federn in einer mittleren Lage gehaltener magnetischer Anker

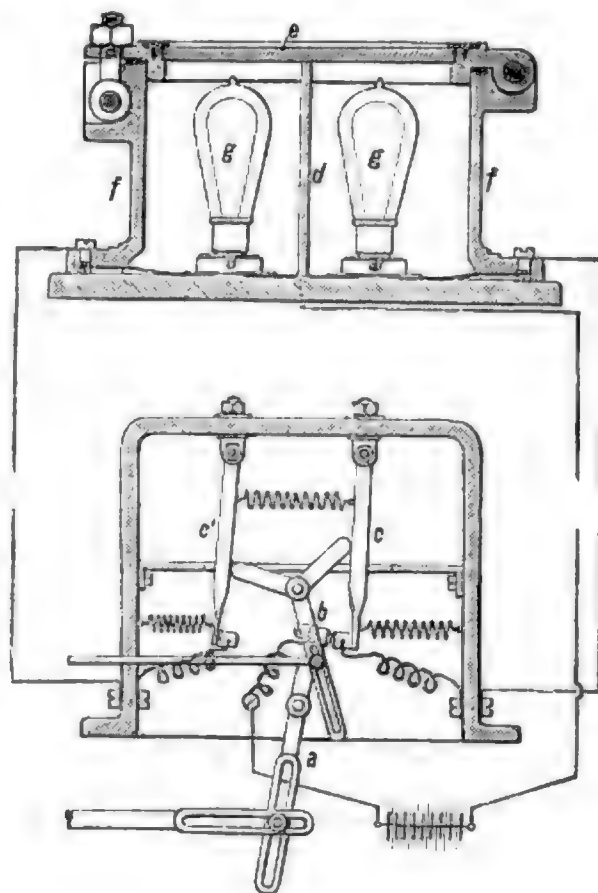


Fig. 1.

bei der Berührung des Hebels *a* mit einem der Contacts *c* oder *c*1 von einem je nach dem Gang der Maschine in den Strom-kreis eingeschalteten Electromagnet angezogen wird. Bei seiner Rubestellung wird durch den Schreibstift auf dem von einer mittels Uhrwerk betriebenen Trommel ablaufenden Papier-streifen eine mittlere grade Linie verzeichnet, von welcher aus beispw. bei der Vorwärtsbewegung nach rechts und bei dem Rückwärtsgang nach links der Schreibstift bei jeder Umdrehung eine hin- und hergehende Bewegung macht und solche auf dem Papierstreifen verzeichnet. Wird nun auf dem Papierstreifen eine entsprechende Zeiteinteilung vorgesehen, so kann aus den Aufzeichnungen nicht allein die Drehungsrichtung der Maschine, sondern auch die Anzahl der Umdrehungen mit Leichtigkeit ermittelt werden. Eine weitere Verwendbarkeit, beispw. zum Controlliren und Registriren der Rudermanöver ist dem Kähler-schen Apparat noch vorbehalten und dürfte demselben auch auf Segelschiffen baldigst Eingang verschaffen.

## Schiffbau.

**Stapellauf.** Für die Rhederei-Firma S. Oellgard & Thoersen in Hamburg lief am 28. October ein bei der Actiengesellschaft »Neptun«, Schiffswerft und Maschinenfabrik in Rostock im Bau befindlicher Dampfer glücklich vom Stapel. Das Schiff, das den Namen »Ariadne« erhielt, hat die folgenden Dimensionen: 210×32×15'1/2" und wird nach der höchsten Classe des

Germanischen Lloyd und der British Corporation unter specieller Aufsicht gebaut. Das Schiff soll 1300 T. auf geringem Tiefgang laden und erhält eine Triple-Maschine, die ihm im beladenen Zustande eine Geschwindigkeit von 8 Knoten verleiht. Der Dampf wird von 2 Kesseln gegeben. Der durchaus moderne Dampfer ist hauptsächlich für die Nord- und Ostsee-Fahrt bestimmt.

**Englische Schiffbauaufträge.** Wie die „S. G.“ zu berichten weiss, hat die englische Furness-Line kürzlich sechs grosse Passagierdampfer zu gleicher Zeit in Bauauftrag gegeben. Zwei davon, bestimmt für den Dienst London-Halifax sind Alex Stephen & Sons, Glasgow übergeben; zwei andere, 5000 T.-Schiffe, der Palmers Shipbuilding & Iron Comp. Jarrow, die s. Z. zwei ähnliche Boote für die in Verbindung mit der Hamburg-Amerika Linie eingerichtete Montreal-Hamburg- und Antwerpen-Linie baut. Die letzten beiden Schiffe werden von Raylton, Dixon & Co., Middlesborough resp. Furness, Whity & Co., West-Hartlepool fertig gestellt.

## Vermischtes.

**Die Frage der Reorganisation des Hamburger Lootsenwesens,** soweit die Patentlootsen und deren Thätigkeit in Frage kommen, beschäftigt seit mehr denn Jahresfrist die beteiligten Kreise. Ursprünglich wurde sie durch die Neumühlen-Ovelgönner Lootsen-Brüderschaft bei der königlichen Regierung zu Schleswig angeregt. Diese trat mit der Deputation für Handel und Schiffahrt in Hamburg in Unterhandlung. Es soll ein regelmässiger Turnus für den Lootsendienst eingeführt werden. Bei dem jetzt üblichen Lootsendienst bestimmt die Rhederei den Lootsen, und diese auf persönlicher Wahl beruhende Vergütung des Dienstes bewirkt, dass einige Lootsen oft, andere dagegen selten ein Schiff erhalten, um es elabwärts zu bringen. Seit dem Monat Mai d. J. werden in dieser Hinsicht Verhandlungen gepflogen zwischen der preussischen Regierung und der Deputation für Handel und Schiffahrt, ohne dass bisher ein greifbares Resultat erzielt worden wäre. Die preussische Regierung giebt sich allerdings der Hoffnung hin, dass im Laufe dieses Herbstes eine Verständigung erfolgen werde. Da jedoch die Hamburger Rheder erklärt haben sollen, dass sie sich das Recht der Bestimmung der Lootsen nicht nehmen lassen würden, ist jene Hoffnung nur eine sehr geringe.

**Bericht des Vorstandes der Actiengesellschaft „Weser“ für 1898/99.** Das verflossene Geschäftsjahr hat einen Reingewinn von 222 713,54 M. zu verzeichnen, von welchem 5 pCt. an den Reservefond 11 135,68 M. = 211 577,86 M., 5 pCt. Dividende an die Actionäre 125 000 M., von den restirenden 86 577,86 M. 10 pCt. Tantieme an den Aufsichtsrath 8 657,78 M. Es verbleiben demnach zur weiteren Beschlussfassung 77 920,08 M. Der Vorstand beantragt, hiervon als Beitrag zur Gründung einer Beamten-Pensionscasse bzw. zum Beitritt zu einer solchen Casse 5000 M. zur Verfügung zu stellen und aus dem Restgewinn von 72 920,08 M., zuzüglich des Gewinn-Saldos vom Vorjahre 3201,78 M., zusammen 76 121,86 M., 3 pCt. des Actienkapitals als Superdividende 75 000 M. zu vertheilen, so dass bei einem Gewinn-Saldo von 1121,86 M. die Gesamtdividende für das Geschäftsjahr 1898/99 8 pCt. = 80 M. pro Actie betragen würde.

## Kleine Mittheilungen.

**Prüfungswesen.** An der Seefahrtsschule zu Bremen wird am Donnerstag, den 23. November eine Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt und eine Prüfung zum Seesteuermann beginnen.

**Prüfungswesen.** In Leer beginnt Donnerstag, den 23. November d. J., Morgens 8 $\frac{1}{2}$  Uhr, eine Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt. Meldungen dazu nimmt bis zum 22. November der Navigationslehrer, Herr Hahn, in Leer entgegen.

**Prüfungswesen.** In Papenburg beginnt am Montag, den 4. December d. J., Morgens 8 $\frac{1}{2}$  Uhr, eine Prüfung zum Seesteuermann. Meldungen dazu nimmt bis zum 3. December der Navigationslehrer, Herr Bolwin, in Papenburg entgegen.

**Prüfungswesen.** In Geestemünde beginnt Freitag, den 15. December d. J., Morgens 8 $\frac{1}{2}$  Uhr, eine Prüfung zum Seesteuermann und zum Schiffer auf grosser Fahrt. Meldungen dazu nimmt bis zum 14. December der Navigationsschul-Director Jungclaus in Geestemünde entgegen.

**Vorlesungswesen der Oberschulbehörde.** Der Oberlehrer an der Navigationsschule, Herr Dr. Bolte, wird seine öffentlichen Vorlesungen über „die nautisch-astronomische Ortsbestimmung nach Standlinien“ am Mittwoch, den 8. November, beginnen und am 15., 29. November und 13. December fortsetzen.

Die Vorlesungen werden von 7 $\frac{1}{2}$ —9 Uhr Abends im Hörsaal B des Johanneums (Speersort) abgehalten.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 30. October. Als Mitglieder werden folgende Herren aufgenommen: Dr. Binder; die Capitäne Maass, Behrens, Ehlers; die ersten Officiere Reitz, Depping, Bonath, Hansen, Schärge, Eckhorn; der Ingenieur Viereck. Als Gast wohnt der Sitzung Herr Fregattencapitän Reinicke bei. Der Vorsitzende theilt darauf bezüglich des Ergebnisses der am 28. October abgehaltenen Commissionssitzung betr. die Fischerlichterführung mit, dass beschlossen ist, das zur Verfügung gestellte Material auf seine Authenticität hin zu prüfen und weitere einwandfreie Daten zu sammeln. Hierauf findet eine gedrängte Wiederholung der seitens des Vorsitzenden in letzter Sitzung über die Schulschifffrage abgegebenen Erklärungen statt, an die sich eine die ganze Sitzung andauernde, angeregte Debatte knüpft. Aus den gemeinsamen Ausführungen geht hervor, dass man dem Entschluss, Schulschiffe zur Heranbildung des seemannischen Nachwuchses ins Leben zu rufen, nicht unsympathisch gegenüberstehe. Nur müsste mehr als ein Schulschiff geschaffen werden; jedenfalls aber für Hamburg ein solches, das von interessirten Rhedern unterhalten und von einem Capitän der Handelsmarine geführt werde. Getheilt sind die Ansichten noch über viele Punkte. So namentlich, ob es sich empfehle, das Schulschiff stationär oder fahrend einzurichten; ob die auszubildenden Lehrlinge den späteren Nachwuchs des höheren oder niederen seemannischen Personals bilden sollen; ob es zweckmässig sei, die Zöglinge zugleich für die Kriegs- und für die Handelsmarine auszubilden; ob die Lehrzeit ein Jahr oder länger dauern müsste etc. Da die Meinungen noch nicht genügend geklärt waren, um bestimmte



Beschlüsse fassen zu können, wurde beschlossen, die Berathung in nächster Sitzung fortzusetzen.

#### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 1. November. Als Mitglieder werden die Herren Bauer, I. Officier »Antonina«, Witt, I. Officier »Guayba« aufgenommen. Auf die Vorstellung des Verbandes Deutscher Seeschiffvereine bei den königl. preussischen Ministerien der öffentlichen Arbeiten und für Handel und Gewerbe, betr. die mangelhafte Befuerung des Fehmarn-Belt ist eine absagende Antwort, die Abschrift eines gleichen Zwecken dienenden Schreibens an den Deutschen Nautischen Verein, eingegangen. Die hohen Behörden halten die vorgebrachte Kritik, die Klagen deutscher Seeleute, nicht für stichhaltig genug, um darauf hin eine Verbesserung der Befuerung vornehmen zu müssen. Ganz besonders befremdend erscheint es den Mitgliedern, dass nach Ansicht der Behörden zum Theil deshalb eine Verbesserung der Befuerung nicht notwendig erscheint, weil ein dahingehender Wunsch aus Seeamts- bzw. Oberseeamts-Verhandlungen bisher nicht hervorgegangen ist. Ein Mitglied meinte, mit demselben Recht könnte man auch das Helgoländer Feuer nicht für verbesserungsbedürftig halten; denn auch die Qualität dieses Feuers haben seines Wissens die Seeämter bisher nicht gerügt, wenngleich schon verschiedentlich Schiffs-Strandungen indirect durch das Feuer veranlasst seien. Der Vorsitzende theilt mit, er werde den Beschluss der Ministerien denjenigen Vereinen umgehend zukommen lassen, die auf dem letzten Verbandstag für eine bessere Befuerung des Fehmarn-Belt eingetreten sind. Hierauf beschäftigt sich der Verein mit verschiedenen, mehr redactionellen Statutenänderungen, die, wie der anwesende Herr Dr. Kaeuumerer betont, aus Anlass des im nächsten Jahre gültigen bürgerlichen Gesetzbuches notwendig werden.

#### Seeschiffer-Verein „Weser“, Bremerhaven.

In der am Montag, den 30. October abgehaltenen letzten Sitzung des laufenden Vereinsjahres, welche recht gut besucht war, wurden nach Verlesung des Protocolls der vorigen Versammlung die schriftlichen Eingänge erledigt. Einer Anregung des Vorstandes des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine folgend, wird sich der Verein »Weser« in nächster Zeit mit dem Gesetz »Ausdehnung der Verpflichtung zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute auf die Heimschaffung straffälliger Seeleute« zu beschaffen haben. Zur Besprechung gelangte ferner ein Schreiben des Hamburger Vereins betr. zu gewährende Rechtshilfe an Capitane etc., welche in die Lage kommen, eines Rechtsbeistandes zu bedürfen. Ebenso wurde ein Bericht des Herrn Dr. Soltenius in Bezug auf diese Sache zur Kenntniss der Mitglieder gebracht. Die ganze Angelegenheit soll später noch einmal berathen werden, nachdem die noch im activen Dienste befindlichen Mitglieder ihre Meinung geäußert haben. Das neue Vereinsjahr wird mit einer General-Versammlung am Montag, den 6. November eröffnet werden.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 26. October abgehaltenen ausserordentlichen General-Versammlung, die besonders zahlreich besucht war, wurden zunächst 11 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen und hierauf zur Tagesordnung, Revision der Statuten, übergegangen. Dieselben wurden, nachdem der zur Versammlung erschienene Rechtsanwalt des Vereins, Herr Rechtsanwalt Kämpel, zu einigen Aenderungen das Wort genommen hatte, mit absoluter Stimmenmehrheit genehmigt und beschlossen, dass etwaige, von der Senats-Commission für das Justizwesen gewünschte redactionelle Aenderungen durch den Vorsitzenden und Verwaltungsrath erledigt werden könnten.

Hierauf wurde bekannt gegeben, dass das allverehrte Mitglied Herr Capt. Stühr mit D. S. »Titus« am 16. August von Grimsby nach Schweden in See gegangen und bis jetzt im Bestimmungshafen nicht angelangt sei. Es sei kein Zweifel mehr, dass Herr Capt. Stühr mit seinem Schiffe verschollen wäre und ehrte die Versammlung das Andenken desselben in der üblichen Weise, worauf die Versammlung geschlossen wurde.

#### Büchersaal.

**Wie führe ich mein Schiff über See?** Einführung in die practische Navigation von E. Reche. Capitänlieutenant Verlag von G. Siwinna in Kattowitz. 1899.

Was Herr Knipping mit seinem Buch »Schiffahrt für Jedermann« bezweckt hat und in gewissen Grenzen auch schon erreicht haben soll, nämlich sowohl dem angehenden als dem befahrenen Kauffahrtei-Seemann ein Nachschlagebuch über alles im Berufe Wissenswerthe an die Hand zu geben, beabsichtigt Herr Reche mit der Herausgabe dieses kleinen Werkes für den Kriegsschiffsseemann, insbesondere für den Seeofficier. Das Buch zeichnet sich durch Kürze im Ausdruck und durch übersichtliche Anordnung des bearbeiteten Materials aus. Aus diesem Grunde ist es den Kreisen, für die es bestimmt scheint, zu empfehlen. Dem angehenden Seeofficier ist ein Leitfaden gegeben, dem schon mit seinem Dienste mehr Vertrauten ein Nachschlagebuch, das ihm zwar vieles Bekannte sagt oder in Erinnerung bringt, ihm aber auch als Ergebniss gesammelter Erfahrungen auf gewisse »Tricks« aufmerksam macht, deren rechtzeitige Anwendung manche Unannehmlichkeit erspart. Nicht zu loben ist die für den verhältnissmässig hohen Preis (M 4.50) des Buches, wenig vornehm gewählte Ausstattung des Einbandes.

**Hübner's Geographisch-statistische Tabellen, 1899.** Herausgegeben von Hof-Rath Prof. Fr. v. Juraschek. Verlag von Heinrich Keller in Frankfurt a. M.

Ein alter liebgewordener Freund, dessen Erscheinen man in jedem Jahre stets mit Interesse entgegenseh, ist erschienen. Der jetzige Bearbeiter, Hof-Rath Prof. Fr. v. Juraschek, ist einer der bedeutendsten Berufsstatistiker, und es findet das Unternehmen von den statistischen Bureaus vieler Staaten kräftige Unterstützung. Diese schon in 48 Auflagen verbreiteten, äusserst gediegenen, nützlichen und übersichtlich ausgearbeiteten Tabellen enthalten in fasslicher Zusammenstellung ein überaus reiches statistisches Material über Bevölkerung, Verfassung, Finanzen, Heerwesen, Flotte, Handel und Verkehrswesen etc. etc. eines jeden Landes der Erde; besonderen Werth erlangen sie ausserdem auch durch ihre vergleichenden Angaben der Geldwährung, des Gewichtes und Maasses aller Staaten und Reducirung derselben in bekannte Grössen. Sie haben sich bereits als schätzenswerther Leitfaden für alle Stände trefflich bewährt, wozu der billige Preis wesentlich mit beiträgt. Es verdient hervorgehoben zu werden, dass in dem vorliegenden neuen Jahrgange zahlreiche neue Daten für die Grossstädte des Deutschen Reiches gegeben sind, und dass er eine gegen früher erweiterte Darstellung des Russischen Reiches und der Vereinigten Staaten von Amerika bringt, und hierbei der neuesten territorialen Entwicklung dieser Staaten allseitig Rechnung trägt. Preis der elegant gebundenen Buch-Ausgabe M 1.20, der Wandtafel-Ausgabe 60 Pfg.

#### Frachtenberichte.

##### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 12. October 1899.

Der Frachtenmarkt an unserer Küste ist bisher unter dem Druck der Verhältnisse nicht dem grossen Aufschwung, der

in Grossbritannien Platz gegriffen hat, gefolgt. Wir fürchten, dass im günstigsten Falle erst eine geraume Zeit vergehen wird, ehe die volle Wirkung des Zurückziehens einer so grossen Dampferflotte in unseren Frachtraten zur Geltung kommt. Der Eisenbahnwagenmangel ist noch nicht geboben. Getreidefrachten für prompte Verschiffung in den nördlichen Häfen sind bei reducirtem Bedarf etwas schwächer, ebenso die Raten für spätere Verschiffungen. Einige Rückvercharterungen sind für spätere Aufträge zu Stande gekommen. Der notwendige Bedarf der Zeitcharterer scheint gedeckt zu sein, weil angebotene Dampfer zu den in letzter Zeit üblichen Raten nicht mehr fertige Abnehmer finden. Charterer für allgemeine Zwecke haben eine abwartende Stellung eingenommen. Die Lage des Baumwollmarktes in atlantischen Häfen hat sich nicht gebessert, ebenso klagen die Charterer aus den Golfhäfen über geringe Abschlüsse in Baumwolle. In Folge dessen sind die Berthraten dieses Artikels auf ein Niveau gesunken, das, wären die Getreidefrachten nicht gestiegen, schwere Verluste solchen Charterern bringen würde, die am Anfang der Saison abgeschlossen sind. Wir haben, praktisch gesagt, keinen Bedarf nach Dampfern für die »Timber«- und allgemeine Fahrt zu berichten. — Weil der Mangel an Segelschiffen fortgesetzt im Zunehmen begriffen ist, behauptet der Markt eine feste Position. Die Raten haben keinen weiteren Aufschwung erfahren, jedoch ist sicher, dass eine Ratensteigerung bald Platz greift.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	17/6	15/	12/6
London,	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	22/6	17/6	12/6
Glasgow,	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	22/6	15/	15/
Bristol	5d	25/	17/6	15/
Hull	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	22/6	15/	15/
Leith	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	22/6	15/	17/6
Newcastle	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	25/	15/	15/
Hamburg	70 s	22c.	16 cents.	50 mk.
Rotterdam	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> c.	22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> cts.	18 cts.	12a14c.
Amsterdam	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> c.	22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> cts.	18 cts.	12a14c.
Kopenhagen	4/	22/6	20/	20/
Bordeaux	3/3	22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> cts.	17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> c.	5 5
Antwerpen	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d	23/9	17/6	17/6
Bremen	70 s	22c.	18c.	12c.
Marseille	3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> d	27/6	22/6	20/a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 30 c. — Hamburg 30 c.  
— Rotterdam 30 c. — Amsterdam 30 c. — Kopenhagen 1<sup>1</sup>/<sub>4</sub> d.  
— Antwerpen 7-64 d. — Bremen 35 c. — Marseille — c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	3/10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3/10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3/3	3/4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> .....
Raff. Petrol. p. Segel .....	.....	2/7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	a3/1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> .....	24 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer .....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> a23c.	20c.	16c.	24c.

## Briefkasten.

R. K. In Ihren allwöchentlich veröffentlichten Frachtenberichten aus New-York kommen sehr häufig Ausdrücke und Abkürzungen zur Anwendung, die von vielen Lesern nicht verstanden werden. Da ich einsehe, dass nicht jeder Begriff in einem Frachtenbericht durch lange Worte umschrieben werden kann, also die von Ihnen verwandten Abkürzungen und technischen Bezeichnungen notwendig sind, ersuche ich sie ganz ergebenst, mir über einige Worte Aufklärung zu geben.

Was heisst: „vom Range“ der Häfen etc.? Hierunter sind Häfen an der atlantischen Küste der Ver. Staaten in bestimmter Reihenfolge zu verstehen, wie New-York, Philadelphia, Baltimore, Newport News, Norfolk.

Was bedeutet: „Berth terms?“ Damit soll gesagt sein, dass der Dampfer so schnell als irgend möglich geladen nach seinem Entlöschungsplatze gesandt und dort wieder mit grösster Schnelligkeit gelöscht werde. Hierbei muss allerdings erwähnt werden, dass man nur in den Ver. Staaten die gegebene Definition unter »berth terms« versteht.

Was heisst: F.f.b.? Free of freight brokerage.

Was heisst: F.c.? Free of compressing. Es handelt sich hierbei um Baumwolle-Ladungen.

Was heisst: „Prompt?“ Das Schiff muss ungefähr innerhalb einer Woche am Ladeplatz sein.

Was heisst: „Spot?“ Das Schiff befindet sich entweder direct am Ladeplatz oder spätestens eine Tagereise davon entfernt.

Welche Vergünstigungen oder Bedingungen enthält der Begriff C.f.O. also (Cork for orders)? Ist das Schiff beispielsweise nach C.f.O. für 4 s. 3 d. geschartert, so kommt die Frachtnote in der angenommenen Höhe zur Auszahlung, wenn nach Cork ein Hafen des Ver. Königreichs der Bestimmungs-ort ist oder wenn das Schiff ohne Cork anzulaufen nach einem Hafen des europäischen Continents dirigiert wird. Ist dagegen nachdem Cork angelaufen, der Bestimmungshafen ein kontinentaler, so erfährt die Rate von 4 s. 3 d. eine Erhöhung um 10 %. Ist wiederum, ohne Cork anzulaufen, der Bestimmungsort ein Hafen des Ver. Königreichs, dann findet eine Ratenreduktion statt, im vorliegenden Falle um etwa 3 d., sodass die Rate nur 4 s. ist.

Was sind „ausgesuchte Häfen?“ Ausgesuchte Häfen, »picked ports« oder einfach p.p. sind: Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Dünkirchen, London, Hull, Liverpool, Avonmouth, Plymouth, Glasgow, Newcastle, Cardiff etc. Im Gegensatz zu »picked« giebt es noch »objectionable ports.« In diesen gehören Hamburg, Bremen, Nordenham, Bordeaux, Havre, Londonderry, Limerick, King's Lynn etc.

Hiermit wären Ihren Fragen beantwortet.

Im Anschluss an die erklärten Ausdrücke mögen noch einige weitere Abkürzungen Erwähnung finden, wie sie in internationalen Frachtenberichten üblich sind.

B.C. — Bristol Channel.

A.R. — Antwerp Rotterdam.

L.H.A.R. — London, Hull, Antwerp, Rotterdam.

L.H.B. — Liverpool, Havre, Bremen.

any. — any direct port between Havre and Hamburg.

ex. — excluding.

b.d. — bar draft.

f.f.a. — free from alongside.

n.c. — new charter.

o.c. — open charter.

E.C.U.K. — East Coast of U. Kingdom.

f.t. — full terms.

f.d. — free despatch.

b.t. — berth terms.

d.b.b. — deals, battens and boards.

d.b. — deals and boards.

f.s. — free shorts.

c.p.d. — charterers paying dues.

s.p.d. — shipowners paying dues.

f.a. — free address.

c.s. — cotton seed.

std. — standard.

f.o.w. — first open water.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Pettzelle oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 45.

Hamburg, den 11. November.

XXXVI. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Verhältnisse in der deutschen Segelschiffahrt. — Gerichtsentscheidungen. — Schiffbau. Seemants-Verhandlungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenbericht.

### Auf dem Ausguck.

Das an anderer Stelle veröffentlichte **Urtheil des hanseatischen Oberlandesgerichts** ist insofern für die nach und von Hamburg fahrenden Seeleute von weitgehender Bedeutung, als durch den Process Zustände im Hamburger Hafen aufgedeckt sind, die schon mancher Seemann und Hafenlootse vergebens verwünscht hat. Den seemännischen Lesern wird der Urtheilsspruch der hohen richterlichen Instanz gewiss aus der Seele gesprochen sein. Und Das mit grösstem Recht. Wer die Verhältnisse im Hamburger Hafen nicht kennt, würde, wollte man ihm den Thatbestand, wie er in der Begründung des Urtheils geschildert ist, als etwas Selbsterlebtes erzählen, wahrscheinlich bedenkliche Zweifel in die Glaubwürdigkeit seines Gewährsmannes setzen. Dass durch den Process einmal an die Oeffentlichkeit gekommen ist, welche Gefahren durch die an einzelnen Stellen rudelweise die Fahrstrasse versperrenden Schuten für die Seeschiffahrt heraufbeschworen werden, kann und wird der Leser mit Freuden begrüßen. Wer von den vielen »Hamburg-Tradern« hat nicht schon beim Einlaufen oder Verholen in den verschiedenen Hamburger Hafenbassins die Erfahrung gemacht, dass Schutenführer, die lange schon das Herannahen des Seeschiffes, dessen voraussichtliche Fahrstrasse sie mit ihren Fahrzeugen sperrten, beobachtet hatten, keine Miene machten, aus dem Wege zu gehen. Zur Ausführung

dieses ihnen höchst unliebsamen Manövers kommt es nicht selten erst dann, nachdem der Hafenlootse und die Schiffsofficiere wechselseitig bis zur Erschöpfung den Mann zum Wegholen aufgefordert haben. Dann endlich bequemt sich der Herr Schutenführer, der bis dahin mit den Händen in den Taschen gleichgültig oder oft gar höhnisch lächelnd die Aufregung und das Gebahren der Schiffscommandirenden beobachtet hat, in höchst gemüthlicher Weise sein Fahrzeug zu verholen. Fragt man, angesichts solchen Gebahrens, in heller Entrüstung den Hafenlootsen, ob hier keine Remedur zu schaffen sei, dann lautete die lakonische Antwort: »Es wird nicht eher anders, als bis mal was passirt.« — Nun, das ist ja — man kann sagen endlich — geschehen. Vielleicht hat der richterliche Entscheid eine Aenderung der Verhältnisse zur Folge. Vielleicht ziehen die Schutenführer obengeschildelter Gattung aus dem statuirten Exempel ihre Schlüsse. Ja, vielleicht. Hoffen wir es.

Die **Strandung** des britischen Dampfers „**Scotsman**“ mit 268 Passagieren und 128 Mann Besatzung am östlichen Eingang der Belle-Isle-Strasse hat dem Prestige des britischen Seemannes, dessen noble und vornehme Eigenschaften Clark Russel und andere Novellisten in allen Tonleitern geschildert haben, einen vernichtenden Stoss gegeben. Nicht



etwa, weil der Dampfer in jenem durch unberechenbare Strom-, Nebel- und Eisverhältnisse berücktigten Fahrwasser seine Laufbahn unfreiwillig beendete, sondern weil das Bedienungspersonal des Dampfers anstatt für den Schutz der auf ein Rock beförderten Passagiere zu sorgen, vorzog, deren Cabinen und Reisekoffer auf Werthgegenstände zu untersuchen. Ueber 200 Passagiere, darunter Säuglinge, Kinder und Frauen, mussten hungrig und nothdürftig bekleidet eine ganze Nacht unter freiem Himmel auf kahlen Felsen bei bitterer Kälte campiren. Die Mannschaft, hauptsächlich das niedere Maschinenpersonal, verbrachte dieselbe Nacht plündernd, raubend und betrunken. Die grössten seemännischen Holdenthaten sind nicht im Stande diesen Schandfleck in der britischen seemännischen Geschichte auszulöschen. Man sollte meinen, die schwerste Bestrafung sei noch eine unzulängliche Sühne für Vergehen dieser Art. Das ist unsere Anschauung, sowie auch die aller anständigen englischen Blätter, nicht aber identificirt sie sich mit der Beurtheilungsweise desjenigen englischen Richters, dem die Untersuchung und Bestrafung dieses Falles oblag. Mit geringen Geld- und Freiheitsstrafen sind die Rädelsführer jener Diebesgesellschaft belegt, durch deren brutale Rücksichtslosigkeit einzelne der Passagiere an Erschöpfung zu Grunde gingen. Sollte das Urtheil englischer Richter aus Rücksichtnahme für die »sailors and firemens union«, deren Mitglieder Einzelne der Verhafteten sind, zu dieser unverständlich milden Form gelangt sein — es ist die Muthmaassung eines schottischen Blattes — dann mag uns in Deutschland ein gütiges Geschick vor ähnlichen Zuständen bewahren. Eine Nation, in der die denkbar niedrigsten Verbrechen durch Geldstrafe gesühnt werden können, erfreut sich einer Rechtssprechung, unwürdig eines modernen Culturstaates.

Das »Bureau of Navigation« in den Vereinigten Staaten hat in tabellarischer Anordnung Angaben über die **Subsidiengelder** gemacht, die von den **verschiedenen maritimen Nationen** zur Unterhaltung des überseeischen Postdienstes sowie zur Förderung der Handelsmarine und der Schiffbauindustrie verausgabt werden. Nachstehend ihre Wiedergabe:

**Grossbritannien** ..... \$ 5 762 572

Davon:

Postbeförderung (Reichspost)	\$ 3 666 442
Postbeförderung (Colonien)	» 765 450
Postbeförderung, schätzungsweise	» 100 000
Admiralitäts-Subventionen	» 316 323
Prämien an britische Seeleute	» 606 853
Unterstützung von Apprentice-Schiffe	» 150 000
Canadische Fischersubventionen	» 157 504

<b>Deutschland</b> .....	\$ 1 894 620
Reichspostdampfer	\$ 1 544 620
Transoceanische Postbeförderung	» 350 000
<b>Frankreich</b> .....	\$ 7 632 242
Postbeförderung	\$ 4 655 791
Navigations-Prämien (1897)	» 1 863 469
Schiffbau-Prämien (1897)	» 993 142
Fischerei-Subventionen (1897)	» 119 840
<b>Italien</b> .....	\$ 2 185 266
Postbeförderung	\$ 1 679 885
Navigations-Prämien (1897)	» 394 557
Schiffbau-Prämien (1897)	» 110 724
<b>Russland</b> .....	\$ 1 168 187
Allgemeine Subsidien	\$ 1 724 249
Entschädigung für Suez-Canal-Gebühren	» 103 000
<b>Oesterreich-Ungarn (Postbeförderung)</b> .....	\$ 1 724 249
Spanien	» (1896).... 1 629 927
Portugal	» ..... 63 000
Niederlande	» (1898).... 259 971
Norwegen	» ..... 136 948
Schweden	» (1898).... 31 844
Dänemark	» ..... 82 455
<b>Japan</b> .....	» 3 316 482
Postbeförderung	\$ 3 316 482
Schiffbau-Prämien	» 138 625
Fischer-Prämien	» 37 000
<b>Ver. Staaten (1898)</b> .....	\$ 1 038 141
<b>Zusammen \$ 27 101 829</b>	

Gäbe man sich die Mühe — wie es seitens eines amerikanischen Blattes im Interesse der einheimischen Rhederei zum Theil durchgeführt ist — für jede Nation auszurechnen, wie hoch die staatliche Prämie pro R.-T. vom Gesamttraumgehalt der Handelsmarine wird, so ergäbe diese Zusammenstellung ein Resultat, das zu irreführenden Schlüssen führen müsste. Eine den thatsächlichen Verhältnissen annähernd entsprechende Zahl kommt nur dann zu Stande, wenn die für »Postbeförderung« verausgabten staatlichen Unterstützungssummen vorweg in Abzug gebracht werden und mit dem Rest die nach amerikanischem Muster erwähnte Berechnungsweise vorgenommen wird. Dass Rhedereien, die ihre Schiffe zur Mitnahme der Post verpflichten, für diese mit allen möglichen Unkosten verbundene Verbindlichkeit als Aequivalent staatlichen Zuschuss erhalten müssen, ist zu selbstverständlich, als dass es noch besonders begründet zu werden braucht. Sieht man also von den Post-Subsidien ab, dann bleibt ausser dem Eldorado für Staatssubventionen, Frankreich, nur noch Japan, Italien und etwas weniger hervortretend Russland, in deren Budget noch andere Subsidien vorgesehen sind. Japan kann man ausser Acht lassen, weil dort Alles, also auch die Handelsmarine und die Schiffbauindustrie in der Entwicklung steht und deshalb wohl fürsorglicher Staatshilfe bedarf. In ähnlicher Weise liesse sich auch die russische Regierungsentschädigung für die Suez-Canalgebühren erklären; zumal der Staatszuschuss ausschliesslich Schiffen der Freiwilligen Flotte zu Gute kommt.

Anders Italien und besonders Frankreich. Rhedereien und Schiffbauwerften worden subventionirt aus dem Beweggrunde, dem Auslande gegenüber concurrenzfähig zu bleiben, d. h. um weiter blühen und gedeihen zu können. Und wie weit ist die Ansicht der betr. Regierungen bestätigt?! Die Dampferflotten beider Nationen haben seit dem Vorjahre einen nur geringen Zuwachs erhalten, ja, relativ sind sie sogar stehen geblieben, während die Segleräume ziemlich bedeutend gewachsen ist. Ein unter den gegebenen Umständen kein beneidenswerthes Resultat. Der Segelschiffszuwachs, an und für sich wohl erfreulich, ist, wie selbst eingeweihte nationale Fachleute behaupten und bewiesen haben, einzig und allein die Folge der Navigationsprämien. Mithin das Facit: Eine natürliche und gesunde Entwicklung irgend eines Erwerbszweiges ist nur dann möglich, wenn sich alle Kräfte ungehindert und möglichst unbevormundet entfalten können. Gewährte Unterstützungen bedingen Verpflichtungen. Mit noch grösserem Recht als man die persönliche Freiheit und Selbständigkeit eines Privatmannes nach der Anzahl seiner gegen Andere einzuhaltenden Verpflichtungen gross oder klein nennt, darf man diesen Maassstab an ganze Berufsklassen legen.

**Um den Schmuggel an den columbischen Küsten** der Halbinsel Goajira (Nordosten der Republik) zu verhindern, hat die columbische Regierung unter dem 19. Juni d. J. ein Decret erlassen, welches (veröffentlicht im »Diario Oficial« vom 5. Juli 1899, Nr. 11014 und 11015) jeden auswärtigen sowohl wie den inneren Handel mit den Küsten von Goajira verbietet und nur den sogenannten Küstenhandel, comercio costanero, gestattet. Nach diesem Decrete dürfen in die Häfen Goajiras einheimische Producte sowie ausländische Waaren nur in columbischen Fahrzeugen, welche das Zollamt zu Riohacha passirt haben, eingeführt werden. Um die erforderliche Controle aufrecht zu erhalten, sollen an den verschiedenen Orten der Küste Küstenwächter und Küstenwachtschiffe placirt werden. Auch sind der Vorsteher des Zollamts zu Riohacha und der Intendant von Goajira angewiesen worden, mit den columbianischen Consula in den Antillen Fühlung zu halten über die von dort nach Columbien auslaufenden Schiffe.

Im Anschluss hieran, mag bemerkt werden, dass Columbien in eigenthümlicher Weise zwischen „Cabotage“ nur „Küstenfahrt“ unterscheidet. Diese Unterscheidung gewinnt bei verschiedenen Fragen z. B. Handelsverträgen, Leuchtfeuerabgaben, Zoll-

wesen etc. grosse Wichtigkeit, zumal es hier nicht auf den Unterschied zwischen den seemännischen und dem kaufmännischen Gewerbe ankommt. Beide setzen, was ausländische Waaren anbelangt, voraus, dass dieselben bereits verzollt oder zollfrei sind. »Küstenhandel« (comercio costanero) nennt die columbianische Gesetzgebung »denjenigen Handel, welcher mit einheimischen Landesproducten oder mit ausländischen Waaren zwischen den offenen und den nicht offenen Häfen getrieben wird;« »Cabotage« (comercio de cobotage) dagegen »denjenigen Handel, welcher mit ausländischen, bereits verzollten oder zollfreien Waaren getrieben wird, zwischen offenen Häfen der Republik.« Nach dieser gesetzlichen Vorschrift vom 21. Juni 1872 (Art. 1) unterscheidet sich also der Ausdruck »Cabotage« vom Ausdruck »Küstenhandel« dadurch, dass jener erstere blos den Handel betrifft, a) nicht mit einheimischen Producten, sondern nur mit fremden, b) nicht zwischen allen inländischen Häfen, sondern nur zwischen geöffneten. Weder bei der Cabotage noch bei dem Küstenhandel werden zu den offenen Häfen auch die Freihäfen gerechnet, dagegen ist der Handel zwischen Freihäfen und nicht geöffneten Häfen nicht gestattet. (Art. 3 jenes Gesetzes.) Der zwischen Freihäfen und offenen Häfen unterhaltene Waarenaustausch über See gilt als auswärtiger Handel, obwohl dies nirgends festgesetzt ist; der Handel mit fremden Waaren in der Richtung von nicht offenen nach offenen Häfen ist ebenfalls verboten (Gesetz vom 30. Mai 1868) also eine Beschränkung des gesetzlichen Begriffs »Küstenhandel.« Hiernach befinden sich die deutschen Schiffe, welche von Colon nach Cartagena, Savanilla oder Santamarta gehen, nicht im Cabotage-Handel, weil Colon zu den Freihäfen gehört, wohl aber diejenigen, welche von Cartagena nach Savanilla oder Santamarta, resp. von Santamarta nach Savanilla laufen. Diese Unterscheidung hat ihre praktische Bedeutung, z. B. bei den Leuchtfeuerabgaben in Savanilla und Santamarta; denn diese betragen für die in Cabotage-Handel begriffenen Schiffe nur die Hälfte der gewöhnlichen Beträge, nämlich  $2\frac{1}{2}$  \$ für die ersten 100 Tons und  $1\frac{1}{4}$  \$ für die folgenden des Schiffsgehalts.

### Verhältnisse in der deutschen Segelschiffahrt.\*)

Von Fab. Landau.

Die Verhältnisse in der deutschen Segelschiffahrt kennzeichnen sich viel mehr durch die Verschiebungen, die in den partiellen Zuständen der

\*) Nachdruck verboten.

einzelnen Glieder des Gesamtkörpers platzgegriffen haben, als in der Gesamterscheinung.

Diese Thatsache, die in unserer Darstellung im letzten Artikel (No. 43) bezüglich Bestand der Fahrzeuge und Tonnage derselben in den einzelnen Gebieten des Deutschen Reiches erörtert wurde, wollen wir nunmehr auch nach den internen Verhältnissen, als welche die einzelnen Typen der Segelfahrzeuge zu betrachten sind, berücksichtigen.

Die Grundursachen, welche die Verschiebungen im grossen Ganzen wie überhaupt in der Zahl und dem Raumgehalt der einzelnen Classen der Fahrzeuge veranlassten, sind s. Z. in diesen Blättern (s. »Ein Wort für die Segelschiffahrt«, No. 19, 1899) fachmännisch beleuchtet worden und können nachstehende Daten nur als Beleg zu jener Ausführung oder auch als Material zu Betrachtungen, die jeder Sachkundige selbst anstellen kann, dienen.

Die Schiffe nach Anzahl deren Masten unter-

schieden, finden wir, dass diejenigen mit mehr als 3 Masten sowohl an Anzahl der Fahrzeuge wie an Tragfähigkeit ganz ausserordentlich stark zugenommen haben, anstatt 1 mit 1180 R.-T. im Jahre 1875 giebt es deren jetzt 36 mit zusammen 91 483 R.-T., von je 100 R.-T. überhaupt besitzt jetzt diese Fahrzeugklasse 15,34 % anstatt nur 0,13 im Jahre 1875.

Schiffe mit 3 Masten waren 1875 27,31 % aller Fahrzeuge und 59,83 der Gesamttonnage; hingegen 1899 zwar nur 15,80 % der Fahrzeuge, aber 68,92 der Tonnage. Schiffe mit 3 und mehr Masten haben somit eine relative Zunahme ihrer Tragfähigkeit in diesen Zeitraum um 24,30 % erfahren.

Viel intensiver tritt diese Verschiebung in nachstehender Tabelle hervor, wenn wir Schiffe mit mehr als 3 Masten und Vollschniffe (Fregatten) berücksichtigen, indem diese beiden Typen allein jetzt 47 % gegen früher nur 9,66 % occupiren.

Von je 100 Segelschniffen in den bezüglichen Jahren waren:

	1875		1879		1885		1889		1895		1899	
	Schniffe	%	Schniffe	%	Schniffe	%	Schniffe	%	Schniffe	%	Schniffe	%
Schniffe mit mehr als 3 Masten.....	1	0,02	1	0,02	2	0,05	6	0,21	15	0,59	36	1,55
Dreimastige Schniffe.												
Vollschniffe (Fregattschniffe).....	95	2,21	138	3,11	146	4,04	132	4,57	130	5,12	116	5,02
Barken.....	963	22,38	976	21,92	815	22,59	593	20,54	376	14,82	217	9,36
Schoonerbarken und dreimastige Schooner	99	2,30	111	2,49	128	3,55	78	2,74	54	2,13	33	1,42
Andere dreimastige Schniffe.....	18	0,42	—	—	1	0,03	—	—	—	—	—	—
Zweimastige Schniffe.												
Briggen.....	679	15,78	525	11,79	324	9,00	180	6,23	65	2,56	23	0,99
Schoonerbriggen und Brigantinen.....	249	5,79	215	4,82	156	4,32	101	3,50	40	1,93	31	1,36
Schooner.....	671	15,59	646	14,51	343	9,51	220	7,62	138	5,44	87	3,75
Schooner-Galieten, Galeassen u. Galieten	376	8,74	393	8,82	279	7,74	228	7,90	209	8,24	200	8,63
Gaffelschooner und Schmakken.....	15	0,35	38	0,85	66	1,83	55	1,91	60	2,36	51	2,20
Andere zweimastige Schniffe.....	410	9,53	674	15,14	690	19,13	648	22,46	843	33,24	967	41,73
Einmastige Schniffe.....	727	16,80	736	16,53	657	18,21	644	22,32	596	23,57	556	23,99
	4303	100	4453	100	3607	100	2885	100	2535	100	2317	100

Von je 100 Netto- resp. (seit 1895) Brutto-Reg.-Tons in den bezüglichen Jahren entfielen auf Schniffe:

	1875		1879		1885		1889		1895		1899	
	R.-T.	%	R.-T.	%	R.-T.	%	R.-T.	%	R.-T.	%	R.-T.	%
Schniffe mit mehr als 3 Masten.....	1180	0,13	1340	0,14	3188	0,36	11479	1,57	35781	5,60	91483	15,34
Dreimastige Schniffe.												
Vollschniffe (Fregattschniffe).....	83799	9,53	133926	14,12	172996	19,65	165463	22,62	191161	29,94	187025	31,36
Barken.....	406931	46,28	460396	48,49	440424	50,03	369093	50,55	286205	44,83	213275	35,76
Schoonerbarken und dreimastige Schooner	24136	2,74	29277	3,08	36375	4,13	23889	3,27	15517	2,43	10752	1,80
Andere dreimastige Schniffe.....	11283	1,28	—	—	163	0,02	—	—	—	—	—	—
Zweimastige Schniffe.												
Briggen.....	156745	17,82	125135	13,18	79779	9,06	44913	6,14	16180	2,54	5457	0,92
Schoonerbriggen und Brigantinen.....	45189	5,14	42531	4,48	31867	3,62	19915	2,72	9266	1,45	5992	1,00
Schooner.....	73715	8,38	72506	7,63	36431	4,14	22505	3,07	13431	2,10	8327	1,40
Schooner-Galieten, Galeassen u. Galieten	29831	3,40	30816	3,24	21178	2,40	16453	2,25	13049	2,04	11659	1,95
Gaffelschooner und Schmakken.....	1271	0,14	2514	0,26	4177	0,48	4135	0,57	5647	0,88	4991	0,83
Andere zweimastige Schniffe.....	19558	2,23	27193	2,86	28772	3,27	26552	3,64	34666	5,43	40836	6,85
Einmastige Schniffe.....	24747	2,83	23833	2,52	24993	2,84	26318	3,60	17670	2,76	16591	2,79
	878385	100	949467	100	880345	100	731315	100	638573	100	506388	100



Eine weitere Illustration zu diesem Vorgange bieten folgende Tabellen, aus denen die Anzahl der Fahrzeuge und deren Tragfähigkeit, nach 22 Classen vertheilt, zu ersehen ist.

Mit einer Tragfähigkeit bis 100 R.-T. waren 1875 40,06 % der Schiffe, welche 9,13 % der

Tonnage besaßen, hingegen 1899 71,73 % der Fahrzeuge aber nur 10,92 der Tonnage. Der Schwerpunkt der Tragfähigkeit, der 1875 in den Classen bis 1000 R.-T. mit 94,49 % lag, ruht jetzt in den folgenden 10 Classen, die zwar nur 10,34 der Fahrzeuge aber 64,97 der Tragfähigkeit repräsentiren.

Von je 100 Segelschiffen in den bezüglichen Jahren waren Schiffe mit einem Netto- resp. (seit 1895) Brutto-Raumgehalt von:

	1875		1879		1885		1889		1895		1899	
	Schiffe	%	Schiffe	%	Schiffe	%	Schiffe	%	Schiffe	%	Schiffe	%
Unter 30 Reg.-T.	512	11,90	690	18,35	622	15,49	662	22,95	805	30,71	655	26,72
30 bis unter 50 Reg.-T.	544	12,62	626	15,72	567	14,06	520	18,03	572	21,82	748	30,04
50 " " 100 "	668	15,54	712	14,16	511	15,99	394	13,66	332	12,34	373	14,97
100 " " 150 "	388	9,02	331	5,99	216	7,43	150	5,20	113	4,69	98	3,94
150 " " 200 "	421	9,80	336	5,27	190	7,55	113	3,92	69	2,63	57	2,28
200 " " 250 "	442	10,27	361	6,68	241	8,11	152	5,24	100	3,81	72	2,89
250 " " 300 "	337	7,81	290	5,63	203	6,51	116	4,02	59	2,25	29	1,16
300 " " 400 "	439	10,20	433	9,12	329	9,72	182	6,31	97	3,70	53	2,13
400 " " 500 "	270	6,27	263	5,77	208	5,90	144	5,00	79	3,01	30	1,25
500 " " 600 "	84	1,96	104	2,66	96	2,33	81	2,81	41	1,56	29	1,16
600 " " 800 "	100	2,33	118	3,22	116	2,65	95	3,29	55	2,09	45	1,80
800 " " 1000 "	57	1,33	97	2,86	103	2,18	90	3,12	58	2,21	33	1,32
1000 " " 1200 "	28	0,65	57	2,08	75	1,28	64	2,22	62	2,36	45	1,80
1200 " " 1400 "	9	0,21	31	1,74	63	0,70	67	2,32	63	2,40	59	2,37
1400 " " 1600 "	3	0,07	2	0,41	15	0,05	28	0,97	36	1,37	42	1,68
1600 " " 1800 "	1	0,02	2	0,11	4	0,05	15	0,52	49	1,87	43	1,72
1800 " " 2000 "	—	—	—	0,09	3	—	4	0,14	12	0,46	22	0,88
2000 " " 2500 "	—	—	—	0,14	5	—	8	0,28	19	0,72	30	1,25
2500 " " 3000 "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	0,32
3000 " " 3500 "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	0,28
3500 " " 4000 "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4000 " " 4500 "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,04
	4303	100	4453	100	3607	100	2885	100	2621	100	2489	100

Von je 100 Reg.-Tons in den bezüglichen Jahren entfielen auf Schiffe mit einem Netto- resp. (seit 1895) Brutto-

Raumgehalt von:

	1875		1879		1885		1889		1895		1899	
	R.-T.	%	R.-T.	%	R.-T.	%	R.-T.	%	R.-T.	%	R.-T.	%
Unter 30 Reg.-T.	12001	1,38	16173	1,70	15446	1,75	15500	2,12	19125	2,90	16144	2,51
30 bis unter 50 Reg.-T.	20625	2,34	23474	2,47	21127	2,40	19185	2,63	20806	3,18	27550	4,29
50 " " 100 "	47522	5,41	50156	5,29	35709	4,05	27625	3,77	23061	3,46	26450	4,12
100 " " 150 "	47975	5,47	40605	4,27	26547	3,02	18334	2,51	13870	2,10	12226	1,90
150 " " 200 "	73507	8,37	58334	6,14	33011	3,75	19506	2,67	11787	1,78	9903	1,54
200 " " 250 "	99343	11,31	81530	8,53	54505	6,19	34579	4,73	22430	3,39	16221	2,52
250 " " 300 "	91513	10,42	79323	8,35	55556	6,31	31840	4,35	16101	2,44	7980	1,24
300 " " 400 "	152181	17,32	149912	15,80	113590	12,89	63060	8,62	33303	5,04	18649	2,90
400 " " 500 "	119438	13,59	116962	12,32	93008	10,57	64687	8,85	35640	5,39	13578	2,11
500 " " 600 "	46398	5,28	56760	5,98	51881	5,90	43714	5,98	22204	3,36	15771	2,46
600 " " 800 "	69040	7,87	81075	8,54	79787	9,06	65382	8,94	38057	5,76	31555	4,91
800 " " 1000 "	50334	5,73	86897	9,15	91784	10,43	80718	11,04	52114	7,88	29128	4,53
1000 " " 1200 "	30753	3,50	62834	6,62	82036	9,32	70326	9,62	67892	10,27	49378	7,68
1200 " " 1400 "	11498	1,31	39076	4,12	80792	9,18	85928	11,75	80970	12,25	76653	11,90
1400 " " 1600 "	4532	0,51	2958	0,31	22369	2,54	40866	5,59	52671	7,97	61887	9,62
1600 " " 1800 "	1275	0,19	3398	0,35	6772	0,77	25181	3,44	83559	12,64	74241	11,55
1800 " " 2000 "	—	—	—	—	5684	0,65	7731	1,05	22772	3,44	41301	6,43
2000 " " 2500 "	—	—	—	—	10740	1,22	17159	2,34	44462	6,73	66333	10,32
2500 " " 3000 "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22207	3,46
3000 " " 3500 "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21775	3,39
3500 " " 4000 "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4000 " " 4500 "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4026	0,61
	878386	100	949467	100	880345	100	731315	100	660824	100	642956	100

Die Fragen betreffend das Baumaterial und das Alter der Segelschiffe werden in folgenden Tabellen beantwortet, aus denen auch manche interessante Details zu ersehen sind.

Der grösste Procentsatz war 1875 im Alter von 10 bis 15 und 1899 in demjenigen von 20 bis 30 Jahren. Die Gesamtgruppe im Alter bis 20 Jahre ist aber seit 1875 um 22,89 % zurück-

gegangen. Die alten Schiffe (50 Jahre und darüber) sind in steter Zunahme begriffen.

Das harte Holz, welches 1875 fast als alleiniges Material zum Schiffbau diente, wird immer mehr und mehr von Eisen, Stahl, wie auch gemischtem Holz verdrängt.

Die grösste relative wie absolute Zunahme sehen wir bei Schiffen aus Stahl erbaut.

#### Die Segelschiffe nach deren Alter.

	1875		1879		1885		1889		1895		1899	
	Schiffe	%	Schiffe	%	Schiffe	%	Schiffe	%	Schiffe	%	Schiffe	%
Unter 1 Jahr alt	118	2,74	92	2,09	48	1,33	36	1,24	52	1,98	75	3,01
1 bis unter 3 Jahre	243	5,66	321	7,20	120	3,33	87	3,01	139	5,30	156	6,28
3 " " 5 "	212	4,93	272	6,11	109	3,02	93	3,22	194	7,40	125	5,02
5 " " 7 "	338	7,85	240	5,39	159	4,41	109	3,77	145	5,54	136	5,46
7 " " 10 "	600	13,94	364	8,17	390	10,81	155	5,37	145	5,54	309	12,41
10 " " 15 "	936	21,75	868	19,49	488	13,53	503	17,43	229	8,74	243	9,76
15 " " 20 "	712	16,55	812	18,23	628	17,41	379	13,14	422	16,10	214	8,59
20 " " 30 "	709	16,48	923	20,73	1052	29,16	879	30,47	611	23,31	592	23,79
30 " " 40 "	322	7,48	387	8,69	403	11,17	426	14,80	435	17,36	380	15,28
40 " " 50 "	52	1,21	109	2,45	156	4,34	157	5,44	144	5,49	152	6,11
50 Jahre und darüber	<sup>1)</sup> 28	0,65	<sup>2)</sup> 36	0,80	<sup>3)</sup> 38	1,05	<sup>4)</sup> 45	1,56	<sup>5)</sup> 70	2,67	<sup>6)</sup> 90	3,61
Alter unbekannt	33	0,76	29	0,65	16	0,44	16	0,55	15	0,57	17	0,68
	4303	100	4453	100	3607	100	2885	100	2621	100	2489	100

<sup>1)</sup> Darunter 14 von 50—60, 7 von 60—70, 4 von 70—80, 2 von 80—90 und 1 von 90—100 Jahren.

<sup>2)</sup> " 19 " 50—60, 10 " 60—70, 4 " 70—80, 2 " 80—90 " 1 " 90—100 "

<sup>3)</sup> " 29 " 50—60, 5 " 60—70, 3 " 70—80, — " — " 1 " 90—100 "

<sup>4)</sup> " 66 " 50—60, 17 " 60—70, 5 " 70—80, 1 " 80—90 "

<sup>5)</sup> " 34 " 50—60, 8 " 60—80, 2 " 70—80, 1 " 80—90 "

<sup>6)</sup> " 52 " 50—60, 14 " 60—70, 5 " 70—80, 2 " 80—90 "

#### Die Segelschiffe nach Hauptmaterial.

Hauptmaterial	1875		1879		1885		1889		1895		1899	
	Schiffe	%	Schiffe	%	Schiffe	%	Schiffe	%	Schiffe	%	Schiffe	%
Eisen	51	1,19	98	2,20	181	5,02	242	8,39	295	11,25	316	12,69
Stahl	—	—	—	—	—	—	9	0,31	143	5,45	244	9,81
Eisen und Stahl	—	—	—	—	—	—	—	—	6	0,23	18	0,72
Hartem Holz	4158	96,63	4283	96,18	3338	92,54	2570	89,09	2000	76,34	1773	71,24
Weichem Holz	36	0,83	29	0,65	17	0,47	8	0,27	10	0,34	7	0,28
Hartem und weichem Holz	29	0,67	37	0,83	62	1,72	48	1,66	151	5,77	123	4,94
Hartem Holz und Eisen	2	0,05	3	0,07	8	0,22	7	0,24	12	0,46	6	0,24
Weichem Holz und Stahl	—	—	—	—	—	—	1	0,04	1	0,04	1	0,04
Hartem und weichem Holz und Eisen	—	—	—	—	—	—	—	—	3	0,11	1	0,04
Hauptmaterial unbekannt	27	0,63	3	0,07	1	0,03	—	—	—	—	—	—
	4303	100	4453	100	3607	100	2885	100	2621	100	2489	100

## Gerichtsentscheidung.\*)

**Kaufmann Waldemar Scheeflich in Hamburg gegen die Deutsche Ost-Afrika-Linie.**

Ein Schutenführer ist nach § 12 des Hamb. Hafengesetzes verpflichtet, dem Befehl eines Hafenlootsen zum Weglegen nachzukommen. — Schuten, welche das Fahrwasser beengen, haben einem herankommenden Seedampfer auch ohne besondere Aufforderung Platz zu machen. — Eine nicht im Fahrwasser der offenen Elbe z. B. im Stranahafen liegende Schute braucht kein Licht zu führen.

Am 18. Novbr. 1898, Abends gegen 6 Uhr ist auf dem Stranahafen eine dem J. W. Neuling gehörige Schute, deren Führer der Ewerführerlehrling Lidow war, gekentert und hat hierbei ihre aus 28 Fässern Salzfleisch bestehende Ladung, die dem Kläger gehörte, verloren. Der Kläger giebt an, dass ihm dadurch ein Schaden von M 1162.64 entstanden sei.

Die Schute, ein sog. Bollen, lag mit anderen Schuten längsseite des an den Duc d'Alben abgebäumt vertäuten Dampfers »Carl Woermann«. Sie ist dadurch zum Kentern gekommen, dass eine neben ihr liegende Schute in Bewegung gerieth, sich auf die Steuerbordseite des Bollens schob und ihn niederdrückte. Es geschah dies, während der beklagte Seedampfer »König«, der mit zwei Schleppern, dem »Humor« und dem »Bravo«, unter Führung eines Hafenlootsen verholt und stromauf über Steuer geschleppt wurde, die Schuten mit seinem Steven passirte und nach Behauptung des Klägers berührte.

Die Klage wurde abgewiesen vom O. L. G. I am 30. Juni 1899 aus folgenden Gründen:

Die Klage entnimmt ihre Sachdarstellung der Schutenverklärung. Aus dieser ergibt sich, dass die gekenterte Schute sich zur Zeit des Unfalles mit vier anderen Schuten im Stranahafen längsseite des Seedampfers »Carl Woermann«, der mit dem Steven stromabwärts an der Innenseite der Duc d'Alben lag und von diesem abgebäumt war, befunden hat, und dass die vier Schuten in doppelter Reihe auf der dem Strandquai zugekehrten Steuerbordseite des Dampfers gelegen haben.

Der Stranahafen hat zwischen dem Strandquai und den Duc d'Alben überall nur eine Breite von 50 Metern. Es leuchtet also ohne Weiteres ein, dass, wenn gegenüber dem von Schiffen besetzten Strandquai, an der Seite eines von den Duc d'Alben abgebäumten, also mindestens um eine reichliche Schutenbreite von diesen ab mit seiner ganzen Breite in den Hafen hinein liegenden, grossen Seedampfers noch zwei Reihen Schuten liegen, die Passage für Seedampfer von der Grösse des beklagten »König« durch die so liegenden Schuten in bedenklicher Weise beeengt werden muss.

Die Beweisaufnahme im L. G. hat ergeben, dass beim Herankommen des beklagten Dampfers, der vom Amerikaquai verholt, bei Schnupfen 13, also flussaufwärts, mit der z. Z. laufenden Fluth, über Steuer in den Stranahafen geschleppt wurde, um oberhalb von »Carl Woermann« an die Duc d'Alben gelegt zu werden und der ausser dem vor seinem Heck tauenden Schlepper »Humor«, an seinem Steven den Schlepper »Bravo« zur Navigirung benutzte, nicht bloss die in der Schutenverklärung erwähnten fünf Schuten, sondern noch einige Schuten mehr auf der Steuerbordseite des »Carl Woermann« gelegen haben. Die freie Passage im Stranahafen muss also an jener Stelle von der Gesamtheit aller dieser Schuten auf's äusserste beeengt gewesen sein.

Das war die Situation, die der »König« mit seinen beiden Schleppern dort vorfand. Ueberdies war es dunkel und regnerisch und die Schuten zeigten kein Licht. Dazu waren sie freilich nicht verpflichtet, da Schuten nach § 26 (letzter Absatz) und § 33 des Hafengesetzes vom 2. Juni 1897 nur

im Fahrwasser der offenen Elbe ein Licht zu führen haben und der durch die Duc d'Alben von der offenen Elbe abgetrennte Stranahafen nicht zum Fahrwasser der offenen Elbe gerechnet werden kann. Aber es liegt auf der Hand, dass Schuten, die kein Licht zeigen, auch in den abgetheilten, mehr oder minder von den Quais her Licht empfangenden Häfen nur in verhältnissmässig grosser Nähe für die passirenden Fahrzeuge wahrnehmbar und folglich, wenn sie dort, wo der Verkehr sich vollziehen muss, liegen, beim Mangel eines sie schon weithin kenntlich machenden Lichts in erhöhter Gefahr sind. Sie nöthigen die passirenden Schiffe zu besonders vorsichtigem Fahren und zu äusserster Aufmerksamkeit und sind ihrerseits zu nicht minderer Aufmerksamkeit verpflichtet, um bei einer sich gefahrdrohend vollziehenden Annäherung eines passirenden Schiffes rechtzeitig das ihnen Mögliche zur Verhütung und Abwendung der Gefahr zu thun.

An Vorsicht und Aufmerksamkeit hat man es auf dem beklagten Dampfer offenbar nicht fehlen lassen. Der ihn führende Hafenlootse hat die seinen Weg beengenden Schuten noch rechtzeitig wahrgenommen, er hat den Schlepper »Humor« stoppen und den »König« durch den zweiten Schlepper »Bravo« auf der Stelle halten lassen, und er hat den Schuten durch Zuruf befohlen, wegzulegen.

Diesem Befehle zu gehorchen, waren die Schuten nach § 12 (Abs. 2) des Hafengesetzes verpflichtet. Denn nach § 3 eben dieses Gesetzes sind die Hafenlootsen »Hafenbeamte«, und die Hafenbeamten sind eben nach § 12 (Abs. 2) befugt, die längsseite von Seeschiffen liegenden Fahrzeuge, wenn sie den Verkehr stören, fortzuweisen. Die Entscheidung, ob und welche Fahrzeuge den Verkehr stören, steht dem Beamten zu. Im vorliegenden Falle hatte der Beamte — (wie ihm denn hierzu nach Lage der Umstände, Zeit und Möglichkeit fehlten) — nicht einzelnen jener Schuten, sondern unterschiedslos ihnen allen den Befehl zum Weglegen gegeben. Der Befehl ging also jede dieser Schuten in gleichem Maasse an, und diejenigen Schutenführer, die dem Befehle nicht nachkamen, sondern mit ihrem Fahrzeuge liegen blieben und eine verkehrsstörende Beengung der Fahrstrasse fortsetzten, handelten damit gegen einen ihnen von zuständiger Seite ertheilten Befehl, d. h. rechtswidrig. Sie handelten überdies, soweit sie den Verkehrsweg in collisionsgefährlicher Weise mit dem von ihren Schuten eingenommenen Platze beengten, auch ohne dass es erst auf die Missachtung des ihnen ertheilten ausdrücklichen Befehls zum Weglegen, oder darauf, ob sie alle den Befehl gehört hatten, ankam, schon rechtswidrig, insofern sie den § 3 der Hafenordnung vom 30. Juni 1897 verletzten, der schlechthin und ausdrücklich »das Verlegen von Verkehrswegen« verbietet. Sie mussten das langsame Herankommen des grossen Dampfers mit seinen Schleppern bei schuldiger Aufmerksamkeit schon erheblich früher, als man vom Dampfer aus die Schuten wahrnehmen konnte, bemerken. Und sie konnten und durften nicht im Zweifel sein, dass ihre rudelartige Ansammlung auf der Steuerbordseite des »Carl Woermann« die Fahrstrasse in gefährlicher und unverständiger Weise beengte und dem beklagten Dampfer den Weg verlegte. Sie waren deshalb durch das Verbot des § 3 der Hafenordnung verpflichtet, unaufgefordert Platz zu machen und hatten durchaus keine Berechtigung, erst abzuwarten, ob der Hafenlootse des beklagten Dampfers sie fortweisen werde. Sie mussten wissen, dass mit einem so grossen, durch zwei Schlepper bewegten Dampfer in dem für seine Grösse verhältnissmässig engen Hafenraum schwierig zu manövriren ist und dass er, wenn er gestoppt wird und warten soll, nicht lange auf dem Fleck gehalten werden kann, ohne zu riskiren, dass die Strömung ihn in eine nicht beabsichtigte Lage drängt. Sie durften also, um ihm den erforderlichen Raum zu gefahrlosem Passiren zu

\*) Siehe »Auf dem Ausguck« Seite 530.



schaffen, keine Zeit verlieren und vollends, nachdem der Hafencapitän sie zum Weglegen aufgefordert hatte, mit der Ausführung dieses Befehls keinen Augenblick zögern. Es haben aber nur einige von ihnen, — wie sich annehmen lässt: die ganz zu äusserst gelegenen, — dem Befehl gefolgt; die fünf in der Lindow'schen Vorklarung erwähnten Schuten sind liegen geblieben. Und zwar sind sie in zwei Reihen — wie Lindow's Aussage vor dem L. G. und die seine Sachdarstellung erläuternde Handzeichnung ergeben — so liegen geblieben, dass zwischen ihnen und dem beklagten Dampfer, als dieser, nachdem er eine Zeit lang gewartet und erkannt hatte, dass ihm nicht weiter Platz gemacht wurde, seine Fahrt fortsetzte, kaum eine Schutenbreite Raum war.

Dass ihren Fahrzeugen das Passiren des grossen Dampfers in solcher Nähe und auf so engem Raume leicht gefährlich werden konnte, waren alle fünf Schutenführer vorausszusehen in der Lage. Und sie wären alle fünf in der Lage gewesen, während der beklagte Dampfer mit seinen Schleppern gestoppt hatte, ihren Platz verändern und sich in eine Reihe hinter einander an den »Carl Woermann« heranlegen zu können. Dazu hätte die vor dem Neuling'schen Bollen bereits hart am »Carl Woermann« liegende Schute nur um eine gute Schutenlänge weiter nach vorn, die hinter dem Bollen liegende Schute und der Bollen nur um eine Länge nach hinten zu verholen brauchen. Dann würden die beiden in der Aussenreihe neben der ersten Schute und neben dem Bollen liegenden Schuten mit leichter Mühe in die so geschaffene Lücke hinein und hart an den »Carl Woermann« heran haben rücken können. Dadurch würde dem »König« das Passiren der Schuten sehr erheblich erleichtert worden sein.

Andererseits kann es dem Führer des »König« nicht — wie der Kläger meint — zum Vorwurf gereichen, dass er es, als er sah, dass die Schuten ihm nicht weiter, als geschehen, Platz machten, unternahm, seine Fahrt in dem allerdings noch bedenklich beengten, aber zur Noth, wenn auch nicht ohne Gefahr für die liegen gebliebenen Schuten, ebenfalls eben ausreichen den Raume, mit Vorsicht fortzusetzen. Er konnte den grossen Dampfer nicht beliebig lange in der Strömung auf einer Stelle halten und durfte auch nicht beliebig lange in Rücksicht auf den sonstigen Verkehr die Fahrstrasse völlig sperren. Auch standen ihm, da er seine beiden Schlepper für die Manövrirung des »König« keinen Augenblick entbehren konnte, keine Mittel zu Gebote, um die sich noch renitent verhaltenden Schuten etwa selber fortzuschaffen. Er durfte und musste sich nach Sachlage an der ihm von den Schuten eingeräumten knappen Durchfahrt genügen lassen, auf der es ihm bei vorsichtiger Navigirung, wenn keine unerwarteten Complicationen eintraten, zur Noth gelingen möchte, zu passiren. Die Inculpation, dass er das nicht oder doch nur schlechthin auf sein Risiko hätte thun dürfen, scheidet also aus. Er war durch die Umstände genöthigt, es zu thun und desshalb für den Erfolg auch nur insoweit verantwortlich, als er ein Misslingen durch fehlerhafte Ausführung des Unternehmens verschuldete.

Dies sind die Umstände, unter denen der »König« mit seinen beiden Schleppern die Schuten passirt hat. Wenn es sich nun hierbei ereignet hat, dass die nach aussen neben dem Neuling'schen Bollen liegende Schute eine Bewegung erhielt, in Folge deren sie sich mit ihrer Backbordwandung auf den Steuerbordrand des Bollens schob und diesen niederdrückte, bis er in Folge des Ueberschiessens seiner Ladung kenterte und hierdurch, ohne selbst beschädigt zu werden, seine sofort untersinkende Ladung verlor, so kann von einem prima facie anerkennenden Beweise, dass dieser Erfolg durch fehlerhafte Navigirung des beklagten Dampfers oder seiner Schlepper verschuldet sein müsse, keine Rede sein. Denn die blosser Er-

wägung, dass ohne das Vorbeifahren des Dampfers die Bewegung der Schute, die sich auf den Bollen gesetzt und ihn niedergedrückt hat, nicht eingetreten sein würde, reicht für den zu fordernden Thatbestand, dass der Führer des Dampfers beim Passiren der Schuten mit Fahrlässigkeit gehandelt haben muss, nicht aus. Darauf aber kommt es an. Die nackte Causalität zwischen dem Vorbeifahren des beklagten Dampfers, der Bewegung der äusseren Schute und dem Kentern des Neuling'schen Bollens genügt, da das Unternehmen des Dampfers, die Schuten trotz der ersichtlich bedenklichen Enge des Raumes zu passiren, nach den Umständen dieses Falles, an sich eben kein Verschulden involvirte, nicht.

Nicht die Beklagte hat also hier darzulegen, heisst es in der »Hanseat. Gerichtsztg.«, dass und wie die in Bewegung gerathene Schute, die den Neuling'schen Bollen zum Kentern gebracht hat, ohne Verschulden von Seiten des Dampfers sich in Bewegung gesetzt habe, sondern dem Kläger lag es ob, zu beweisen, dass diese Bewegung durch ein dem Führer des »König« und seiner Schlepper zur Last fallendes Verschulden verursacht worden war. Und an diesem Beweise hat der Kläger es fehlen lassen.

## Schiffbau.

**Stapellauf.** Auf Seebeck's Werft, Bremerhaven, sind zwei für Brasilianische Rechnung erbaute Leichter fertiggestellt worden. Dieselben haben eine Länge von 48, eine Breite von 8,7 und eine Tiefe von 2 m. Die Fahrzeuge sind nach ihrer Fertigstellung wieder auseinandergenommen worden; das eine ist mit dem Loyddampfer »Bonn«, das zweite mit dem Hansadampfer »Minneburg« nach seinem Bestimmungsort abgegangen.

**Stapellauf.** Von den auf der Werft von Rickmers' Reismühlen, Rhederei und Schiffbau A.-G., Bremerhaven augenblicklich im Bau befindlichen beiden Dampfern, welche die Baunummern 40 und 41 tragen, lief der erstere glücklich vom Stapel. Er erhielt den Namen »Shantung«. Seine Abmessungen sind 252×37×22', die Ladefähigkeit wird bei 10' Tiefgang 2300 Tons betragen. Der als Spardeckschiff nach den Vorschriften und unter specieller Aufsicht des englischen Lloyd, für dessen höchste Classe A. I. erbaute Dampfer wird ebenso, wie das noch auf den Helgen stehende Schwesterschiff, Baunummer 41, für Rechnung der Erbauer in der chinesischen Küstenfahrt Verwendung finden. Die Maschine von 950 indicirten Pferdestärken mit dreifacher Expansion wird dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 11 Knoten geben. Eine Neuerung, die bis jetzt erst vereinzelt auf einem Seedampfer zur Verwendung gekommen ist, besteht darin, dass der Gebrauch von Oelheizung vorgesehen ist, zu welchem Zwecke rohes Petroleum von Borneo, Sumatra etc. verwendet werden wird. Der nächste von der Werft in Angriff zu nehmende Bau wird ein für Fahrten auf dem oberen Yangtsekiang bestimmter Seitenraddampfer von 200' Länge, 30' Breite und 10' Tiefe sein.

**Probefahrt.** Der auf der Werft von Nüske & Co., Grabow, für die Ostsee-Dampfschiffahrtsgesellschaft erbaute Dampfer »Hellmuth« hat am 3. November seine Probefahrt gemacht, die durchaus befriedigend verlief. Es wurde eine Geschwindigkeit von 11 $\frac{3}{4}$  Knoten erreicht.

## Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (October).

Gattung	Dimension	Tonnage	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classifications-Ges.
a. deutsche Werften.						
FD.	225×36×19'3"	2100	H. C. Horn, Schleswig	Henry Koch, Lübeck	Luise Horn	G
Kr.	181' Länge	—	Italienische Regierung	Schichauwerft Elbing	Lampoy	
FD.	125 <sup>m</sup> ×20.4 <sup>m</sup> ×7.8 <sup>m</sup>	12100 Dpl.	Kaiserl. Reichsmarine	Blohm & Voss, Hamburg	Kaiser Karl d. Gr.	GL
FD.	428×49'6"×30'6"	—	Ostasiatische D.-Ges. Copenhagen	Flensburger Schiffsbau-Ges.	Korea	GL
"	210×32×15'1"	1300	Oellgard & Thoersen, Hamburg	Actienges. »Neptun« Rostock	Ariadne	G
b. englische Werften.						
FD.	352×48'×28'4"	6500 d.w.	Anning Brothers, Cardiff	Richardson Duck & Co., Stockton	Exmouth	I.
"	290×42'×21'9"	3400 d.w.	Watts & Co., Newcastle	Wood, Skinner & Co., Newcastle	Hirundo	"
"	356×45'2"×29'4"	6000 d.w.	Jenkins & Co., London	Sunderland Shipb. Company	Denbigshire	"
"	250×35'6"×18'2"	—	Martin Carl, Copenhagen	Wm. Gray & Co., West-Hartlepool	Harriet	"
"	313×44'2"×23'	—	Tomaso Cossovich, Triest	R. Thompson & Sons, Sunderland	Eros	"
"	235×34'3"×17'3"	—	Gardner & Reay, Newcastle	Austin & Son, Sunderland	Spero	"
"	—	650 gr.T.	C. Svorono & Co., Marianople	Eine North-Shields-Firma	Panaghi Vagliano	B
Kr.	400×75'×26'9"	15000 Dpl.	Britische Regierung	Devonport, Dockyard	Bulwark	
FD.	390×49'9"×30'8"	—	T. Hogan & Sons, Bristol	J. L. Thompson & Sons, Sunderland	Mariposa	I.
FsD.	118×21'×11'8"	—	Grimsby Victor S. F. Comp.	Earle's Shipb. & Eng., Hull	St. Lawrence	
PD.	240×23'×16'	—	Hull- & Netherlands S. S. Comp.	"	Swan	L
FD.	274×35'×23'8"	—	A. C. de Freitas & Co., Hamburg	Craig, Taylor & Co., Thornaby	Etruria	GL
"	325×48'×24'3"	—	R. Ropner & Co., W.-Hartlepool	Ropner & Son, Stockton	Gadsby	I.
"	400×40'6"×29'6"	6500 d.w.	Neptune S. N.-Comp.	James Laing, Sunderland	Runo	"
"	358×49'6"×28'3"	—	Pyman S. Co., W.-Hartlepool	Wm. Gray & Co., West-Hartlepool	Landend	"
"	372×48'×30'10"	—	The British Maritime Trust, London	Short Brothers, Pallion	Sebriana	"
"	335×47'×25'	—	Unbekannt	J. Readhead & Sons, South Shields	Unbekannt	"
VD.	470×56'×35'6"	10000 d.w.	British Shipowners Co., Liverpool	Palmers Shipb. & Iron Co., Jarrow	British Prince	"
FD.	—	—	W. Cecil Polly, London	John Blumer & Co., Sunderland	Hawkwood	"
"	352×47'4"×25'9"	5300 d.w.	Gellatly, Hankey & Co., London	Raylton, Dixon & Co., Middlesbrough	Oro	"
"	365×47'×27'6"	—	Houston & Co., Liverpool	Bartram & Sons, Sunderland	Hesperides	"
c. schottische Werften.						
FD.	465×53×34	6500 gr.T.	China Mutual S. N.-Comp., London	D. & W. Henderson & Co., Partick	Hyson	L
FsD.	je 105×21'×11'7"	180 gr.T.	James Leyman & Co., Hull	Mackie & Thomson, Govan	Leven, Mersey, Nidd.	
FsD.	115×22'×11'6"	—	Van Vliet, Ymuiden, Holland	Cochrane, Cooper & Co., Selby	Barendsz	
FD.	—	350 gr.T.	Fisher & Sons, Newry	Fullerton & Co., Paisley	Clonallon	L
"	375×50'×28'8"	7000 d.w.	W. R. Grace & Co., London	Napier & Miller, Yoker	Cuzco	"
"	—	1500 gr.T.	Eine irische Firma	Ailsa Shipb. Comp., Troon	Glynn	"
PD.	340×39'×24'	—	Holyhead- & Dublin-Line	Wm. Densy & Broth. Dumbarton	Hibernia	"
FD.	270×37'×20'6"	2700 d.w.	Comp. Santanderina de Navigacion	A. M'Milton & Son, "	Pena Castillo	B
"	337×47'×21'10"	—	A. Meek & Sons, Goole	Blyth Shipb. Comp.	Everingham	L
FsD.	115×22'×11'6"	—	Van Vliet & Co., Ymuiden	Cochrane & Cooper, Selby	Heemskerk	GL
TD.	314×44'×23'3"	2560 gr.T.	G. W. Snellmanns & Co., Finnland	A. Rodger & Co., Port Glasgow	Heros	NL
"	355×32'6"×24'	—	Jacobs & Barringer, London	Grangemouth Dockyard Co.	Kokino	L
d. irische Werften.						
FD.	—	1960 gr.T.	Eine Belfast Firma	Eine Belfast Firma	Michigan	
PD.	470×53×35'6"	9650 d.w.	Ulster S. S. Co., Belfast	Warkman, Clark & Co., Belfast	Rathlin Head	L
"	—	—	Union S. S. Co. London	Harland & Wolff, Belfast	Galeka	"

Ausserdem b) 1 Schlepper, 2 Fischdampfer; c) 3 Fischdampfer.

Anmerkung. PD. bedeutet Passagirdampfer; FD. Frachtdampfer; FsD. Fischdampfer; Kr. Kriegsschiff; S. Segler; TD. Tankdampfer; FS. Feuerschiff; LY. Lootsen-Yacht; DY. Dampf-Yacht; SD. Schleppdampfer; B. Bagger. — G. Germanischer Lloyd; L. Lloyd-Register; B. Bureau Veritas; N. Norske Lloyd.

**Stapellauf.** Am 4. November ist auf der Werft von Swan & Hunter in Wallsend o. Tyne ein für Rechnung der hiesigen Firma A. C. de Freitas & Co. erbauter Dampfer mit Namen »Dacia« glücklich vom Stapel gelassen. Das Schiff ist von folgenden Dimensionen: 345×48×27, Tragfähigkeit 6000 Tons. Der Wasserballast im doppelten Zellenboden und Achterpiektank kann auf 1500 T. gebracht werden. Maschinen und Kessel sind von Thos. Richardson & Sons in Westhartlepool hergestellt, sie sollen dem Schiffe eine Fahrgeschwindigkeit von 12 Knoten verleihen; 11 Dampfmaschinen ermöglichen grösste Schnelligkeit beim Laden oder Löschen. Der Dampfer besitzt ferner eine Passagier-Einrichtung für 16 Passagiere erster Classe und ist für die Brasil- und La Plata-Fahrt bestimmt.

**Probefahrt.** Seine Probefahrt machte am 5. November der von der Schiffswerft von Henry Koch, Lübeck, für die Rhedereifirma H. C. Horn in Schleswig neuerbaute Dampfer »Luise Horn«. Die Fahrt erstreckte sich von Travemünde

bis Staberhuk und zurück. Die dabei festgestellten Ergebnisse entsprachen den contractlichen Bedingungen in jeder Hinsicht.

## Seeamtsverhandlung.

### Seeamt Bremerhaven.

Verhandlungsgegenstand ist der Totalverlust des deutschen Schiffes »Erik Rickmers«, Capit. Wurthmann, am Abend des 26. October d. J., auf Bishop Rock. Das Schiff trat am 9. Juni von Bangkok seine Heimreise nach hier an. Am 25. October ergab eine gute Mittagsbeobachtung 49° 57' Nord als Breite, die Länge wurde nach Loggrechnung auf 8° West festgestellt. Am Vorabend war eine gute Mondbeobachtung zur Längenbestimmung möglich gewesen. Die Luft war bedeckt, aber sichtbar, der Wind S bis SO Stärke 2, der gesteuerte Kurs SO z. O. Das Loth wurde zum sofortigen Werfen bereit gehalten. Um 8 Uhr Abends wurde nach der Logge der Schiffsort W<sup>4</sup>/S, 27 Seemeilen von Bishop Rock angenommen. Zur

genannten Zeit verliess der Capitän das Deck mit dem Befehl für den Obersteuermann, den Kurs bis 10 Uhr beizubehalten, weil man zu dieser Zeit im Feuerkreise von Bishop Rock sein müsste; würde aber Nebel eintreten, so solle sofort mit dem Lothen begonnen werden. 8 Uhr 40 Minuten wurde der Capitän wieder an Deck gerufen, weil drei Strich aufwärts etwas gesehen wurde, das der Obersteuermann zuerst für ein mitsegeindes Schiff hielt, das aber der Capitän sofort für Land erkannte. Das Ruder wurde rasch aufgedreht, um das Schiff zum Abfallen zu bringen, auch die entsprechenden Segelmanöver vorgenommen. Als das Schiff etwa 5 Strich abgefallen war, sah man plötzlich eine Schiffslänge vor sich einen Felsen, auf den das Schiff festlief. Kurze Zeit vor dem Auflaufen war das Wetter neblig geworden, bald nachher wurde es dick von Nebel. Die Böte wurden sofort klar gemacht und dann durch Raketen und Kanonenschläge Signale gegeben. Fast gleichzeitig hörte man von Land das erste Nebesignal. Fünf Minuten nach der Strandung waren vorn 2 $\frac{1}{2}$ ' Wasser im Schiff, 20 Minuten später vorn 7' hinten 1'. Die Strandung war bei Hochwasser erfolgt. Von der Insel Bryers kamen Leute in Ruderböten an, die ihre Hilfe anboten. Die Mannschaft verliess in den eigenen Böten den »Erik Rickmers« und fuhr nach der Insel Bryers. Am 27. war das Schiff aufgebrochen und die Masten herausgefallen. Capitän und Obersteuermann sehen die Strandungsursache in einer Nebelbank, die, wie ihnen an Land erzählt worden, sich zwischen der Insel und dem Schiff in der Richtung von W. nach O. bewogt und das Sichten der Feuer verhindert hat. Der Capitän hält die gemachten Beobachtungen für absolut richtig. Das Lothen ist unterlassen worden, weil sich bis unmittelbar an die Felsen grosse Wassertiefen befinden. Auf den Rickmers'schen Schiffen müssen sich die Capitäne die nöthigen Karten und nautischen Bücher selbst anschaffen. — Der Reichscommissar findet die Ursache der Strandung in Stromversetzung und in dem unsichtigen Wetter, macht aber dem Capitän den Vorwurf der nachlässigen Navigirung, da er den Vorschriften der Segelanweisung nicht die nöthige Beachtung geschenkt, sich zu sehr auf seine Beobachtungen gestützt und das Lothen unterlassen habe. Dafür verdiene der Schiffer scharfen Tadel, wenn ihn auch die Nebelbank zwischen Inseln und Schiff entschuldige. Die Ausrüstung der Schiffe mit Karten und Büchern und zwar, soweit solche vorhanden, mit deutschen, müsse Sache der Rhedereien sein. Der Spruch des Seeamtes geht dahin: Am 35. October 1899 um 8 Uhr 45 Min. Nachm. ist das Vollschiff »Erik Rickmers« (Q G L B) auf Scilly Rock gestrandet und total verloren gegangen. Die Strandung ist auf Stromversetzung und Nebel zurückzuführen. Wenngleich die ganz eigenartigen Nebelverhältnisse, welche als unmittelbare Ursache des Unfalls anzusehen sind, der Schiffleitung in erheblichem Maasse entschuldigend zur Seite stehen, so ist doch an der Navigirung zu tadeln, dass sich dieselbe allein auf den durch die Mittagsbreite und Loggrechnung bestimmten Schiffsort gestützt hat, ohne die Stromverhältnisse mit in Rechnung zu ziehen. Als wünschenswerth muss es bezeichnet werden, dass die Kosten der Neubeschaffung und Ergänzung der zur Navigirung erforderlichen Karten und Bücher nicht den Schiffen auferlegt, sondern von den Rhedereien getragen werden.

### Vermischtes.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 16.—31. October 1899 den Kaiser Wilhelm-Kanal 895 Schiffe, dar. 407 Dampfer

(incl. Schlepper) und 488 Segler (incl. Leichter.) An der Durchfahrt theilnahmen sich: 673 deutsche, 117 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 47 holländische, 41 englische, 15 russische bzw. finnische und 2 belgische Schiffe.

### Ausführungsbestimmungen zum neuen japanischen Tonnen-Gebührengesetz.

Artikel 1. Wer nach der Bestimmung im Artikel des Tonnengebührengesetzes die Tonnengebühr auf einmal zu entrichten wünscht, hat dies dem Zollamt oder der Zweigzollstelle anzuzeigen.

Artikel 2. Bei Erhebung der Tonnengebühr hat das Zollamt oder die Zweigzollstelle den Betrag der Tonnengebühr und die Einzahlungsstelle festzusetzen und dem Zahlungspflichtigen mitzutheilen.

Artikel 3. Ein ausländisches Kauffahrteischiff, welches wegen Seenoth oder aus einem anderen unabwendbaren Grunde einen offenen Hafen angelaufen hat, muss die Veranlassung dem Zollamt oder der Zweigzollstelle nachweisen. Dies gilt jedoch nicht, wenn die Tonnegebühr entrichtet wird.

Artikel 4. Wer eine Bescheinigung über die völlige Entrichtung der Tonnengebühr oder bei stattgehabter Vermessung nach Artikel 4 des Tonnengebührengesetzes eine Bescheinigung über die Schiffsvermessung zu erhalten wünscht, hat dies bei dem Zollamt oder der Zweigzollstelle zu beantragen und für jede Bescheinigung eine Gebühr von 1,50 Yen zu entrichten. Die Entrichtung dieser Gebühr kann durch Aufkleben einer Einnahme-Stempelmarke auf das Antragschreiben geschehen.

Artikel 5. Bezüglich des Verfahrens bei der Untersuchung und Bestrafung von Zuwiderhandlungen finden die Ausführungsbestimmungen zum Zollgesetz entsprechende Anwendung.

**Zusatzbestimmung.** Diese Verordnung tritt zugleich mit dem Tonnengebührengesetz in Kraft.

In Russland herrscht jetzt eine ganz ausserordentliche Neigung zur Vornahme grosser Canalbauten. So hat die Moskauer Districtsbehörde für Verkehrswesen der Centralregierung einen sehr bedeutsamen Vorschlag unterbreitet. Es handelt sich, wie der »K. Z.« geschrieben wird, um eine Schiffsverbindungs- zwischen Moskau und der Wolga durch gewisse Verbesserung in dem Laufe der Flüsse Moskwa und Oka. Die zweite Hauptstadt des Reiches in eine geeignete Verbindung mit dem grossen Binnenschiffahrtswege der Wolga zu bringen, ist schon seit Langem das Streben der Russen gewesen. 1873 bildete sich eine Gesellschaft für Schleppdampferverkehr auf der Moskwa mit einem Capital von 2 Millionen Rubel; sie machte schon Versuche, die Schiffsverhältnisse auf diesem Wasserlaufe zu verbessern. Die Moskwa, die an den Mauern des ehrwürdigen Kreml vorüberfliesst, hat eine Länge des Laufes von etwa 500 km. Damals wurden 6 Schleusen gebaut, so dass Schiffe mit 1,6 m Tiefgang von der Oka aus bis Moskau gelangen konnten. Es wurde noch ein weiteres Capital von 5 Millionen Rubel aufgenommen, um die Verhältnisse zu bessern, jedoch gestattete der Zustand des Schiffahrtskanals zwischen Kolomna und Rjasan, wo die Oka einen überaus gewundenen Lauf besitzt, nur den Durchgang von flachen Schiffen, und auch zwischen Rjasan und Nishnij-Nowgorod, wo die Oka in die Wolga mündet, hatte die Schifffahrt mit ähnlichen Schwierigkeiten zu kämpfen. Somit blieben alle Verbesserungen Stückwerk, wenn nicht ausser der Moskwa auch die Oka regulirt werden konnte. Die meisten Waaren wurden von Nishnij-Nowgorod nach wie vor mit der Eisenbahn befördert, und der Güterverkehr auf der Moskwa blieb auf den örtlichen Handel beschränkt. Nunmehr dürften diese Zustände ebenfalls Wandel erfahren, indem auch die Oka durch die Anlage von Schleusen und weiteren Verbesserungen für einen weitergehenden Schiff-



fahrtsverkehr erschlossen werden soll. Die Kosten der Arbeiten werden auf rund 2 $\frac{1}{2}$  Millionen geschätzt. Das Unternehmen würde von grossem Einfluss auf Handel und Verkehr des Gebietes sein, zumal der Lauf der Moskwa an vier Stellen von der Ringseisenbahn gekreuzt wird.

## Kleine Mittheilungen.

**Tagessignale von Fischerfahrzeugen.** Wie aus dem ersten diesjährigen Reisebericht des Fischereikreuzers »Zieten« hervorgeht, ist allgemein die Beobachtung gemacht, dass die Verordnung, wonach ein Fischerfahrzeug, wenn es beim Fischen ist, dies einem sich nähernden anderen Fahrzeug durch Aufhissen eines Korbes oder zweckentsprechenden Körpers anzeigen soll, von fast keinem befolgt wird.

Unter den Entwürfen, welche in nächster Zeit die gesetzgeberischen Körperschaften des Reiches beschäftigen werden, wird sich auch eine Vorlage, betreffend die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute befinden.

In Uebereinstimmung mit einer Veröffentlichung vom 26. September im officiellen Organ des brasilianischen Staates Sao Paulo, fordert die Regierung Bewerber zur Errichtung einer Dampferverbindung an der Küste gegen eine gewährte Subvention auf. Für zwei Rundreisen monatlich soll eine jährliche Staatsunterstützung, die 120 Contos Reis nicht übersteigen darf, gewährt werden. Die Regierung reservirt sich das Recht, die monatlichen Rundreisen auf vier — natürlich gegen entsprechende steigende Subvention — zu erhöhen. Etwaige Bewerber sind verpflichtet sich innerhalb sechs Monaten, vom Datum der Veröffentlichung der Aufforderung gerechnet, zu melden.

Ein wichtiger Entwurf, eine Erweiterung des neuen Hafens in Copenhagen betr., unterliegt dem Gutachten des dänischen Ministers des Innern. Es heisst, dass ein Theil des Sundes den mangelnden Platz ersetzen soll.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 6. November. Eingegangen das Octoberheft der :L'association Belge pour L'unification du droit maritime«. Zur Tagesordnung der »Schulschiffe« greift eine äusserst lebhaft debattirte statt. Der Vorschlag eines Mitgliedes, an der Hand eines Fragebogens die umfangreiche Materie weiter zu beraten, findet insofern Unterstützung, als durch diese Directive Zeit erspart wird und andererseits der ausgefüllte Fragebogen eine definitive und umfassende Antwort des Vereins zur ganzen Schulschiffsfrage giebt. Die erste Frage: »Hält der Nautische Verein es überhaupt für erforderlich oder mindestens für wünschenswerth, dass auf andere Weise wie bisher für den Ausbildungsgang des seemännischen Nachwuchses der Handelsmarine gesorgt werde?« Wird einstimmig im bejahenden Sinne beantwortet. 2) »Ist dieses durch Einrichtung von Schulschiffen zweckmässig zu erreichen?« Bejahung. 3) »Ist die Verwaltung der Schulschiffe in erster Linie eine locale Angelegenheit?« Bejahung. 4) »Ist das Schulschiff stationär oder fahrend gedacht?« Beides. 5) »Ist

dem stationären Schiff ein kleineres fahrendes beizugeben, auf dem die Zöglinge im Stenern, Ausguck gehen, sowie überhaupt in solchen Arbeiten, die man nur auf See lernen kann, unterwiesen werden?« Bejahung. Hierauf entsteht über den Begriff »stationäres Schulschiff« ein längerer Meinungswechsel, der nach Annahme folgender Resolution erledigt ist: »Der Nautische Verein zu Hamburg hält die Anlehnung des zu errichtenden Schulschiffes an die hier bestehende zu reorganisirende Seemannsschule für möglich.«

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 8. November. Eingegangen ist vom Stettiner Seeschifferverein ein Schreiben, die Antwort auf eine briefliche Anfrage des Vereins, betr. die Erweiterungsvorschläge des Heimverschaffungsgesetzes, wonach ein deutsches Kauffahrteischiff ausser zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute, auch zur Mitnahme eines straffälligen Seemanns verpflichtet sein soll. Ueber dasselbe Thema, den Gegenstand der Tagesordnung, referirt in ausführlicher Weise Herr Dr. Kämmerer, der gleich dem Verein die reichsamtlichen Vorschläge von grösster Bedeutung für den deutschen Schiffsführer hält. In kurzen Umrissen schildert Redner die Geschichte des Gesetzes betr. die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute, welches direct aus alten preussischen und oldenburgischen Verordnungen hervorgegangen ist. Im Gegensatz zu den erwähnten Vorschriften war bis 1873 ein Hamburgisches Gesetz maassgebend, das zur Mitnahme straffälliger Seeleute, deren Anzahl sich nach Maassgabe des Schiffsraumgehaltes regelte, verpflichtet. Sodann geht Dr. Kämmerer auf die in vorletzter Sitzung gefasste Resolution des Vereins ein. Der Verein hatte sich zwar mit der Heimverschaffung straffälliger Seeleute einverstanden erklärt, dagegen gefordert, den Capitän von jeder Verantwortung zu befreien, falls der Gefangene entweiche. Dieser Beschluss liess sich nicht in vollem Umfange aufrecht erhalten, weil sonst das ganze deutsche Strafgesetzbuch, das für jede Entweichung eines Gefangenen Freiheits- und Geldstrafen vorsieht, geändert werden müsste; woran natürlich nicht zu denken ist. Redner ist der Anschauung, man müsse die Bewachungspflicht des Schiffers genau umgrenzen; findet ein dahinlautender Vorschlag Verständniss und Zustimmung an maassgebender Stelle, dann wird der durch den Entwurf dem Schiffer erhöht aufgebürdeten Verantwortlichkeit ein grosser Theil ihrer Schärfe genommen. Hierauf greift eine sehr erregte Debatte Platz, in der auf alle Eventualitäten hingewiesen wird, die dem Schiffer auf Grund der Erweiterungsvorschläge in den Weg treten könnten. Zum Schluss schlägt Herr Dr. Kämmerer vor, dem letzten Absatz des § 4 des Gesetzes folgendes Amendement hinzuzufügen.

Der Wortlaut des vom Reichsamt vorgeschlagenen zweiten Absatzes (§ 4) lautet:

»Der wegen einer strafbaren Handlung Mitgenommene ist als Gefangener zu behandeln, wobei die vom Seemannsamt ertheilten Weisungen zu befolgen sind. Die Bewachung liegt dem Schiffer ob, sofern nicht ein besonderer Begleiter mitgegeben wird.«

Der in Vorschlag gebrachte Zusatz von Herrn Dr. Kämmerer lautet:

»Wird nicht ausdrücklich bei der Uebergabe vorgeschrieben, dass der Mitgenommene gefesselt oder eingeschlossen bleiben soll, so beschränkt sich die Bewachungspflicht des Schiffers darauf, dass der Mitgenommene während des Aufenthalts des Schiffes im Hafen ordnungsmässig in dem dazu bestimmten Raum eingeschlossen wird.«

Dieser Vorschlag wurde von den Mitgliedern in zustimmendem Sinne aufgenommen, jedoch beschlossen, denselben noch nicht in Form einer Resolution anzunehmen. Da von einem

Mitglied geäußert wurde, der Reichstag werde sich, laut Veröffentlichung im Reichsanzeiger, in nächster Zeit mit den Erweiterungsvorschlägen des Heimschaffungsgesetzes beschäftigen, beschliesst der Verein, den Herrn Staatssecretär des Innern schriftlich zu fragen, in welches Stadium die Angelegenheit schon gekommen und ob es nicht zu spät sei die Berathung über diesen Gegenstand auf die Tagesordnung des Verbandstages zu stellen.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 2. November abgehaltenen Versammlung, welche unter Leitung des Vorsitzenden stattfand und sehr gut besucht war, wurden zunächst 4 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. Es erfolgte sodann der Cassenbericht über den verflossenen Monat, welcher als ein sehr günstiger gelten konnte. Namentlich wurde darauf aufmerksam gemacht, dass seit Bestehen des Vereins in einem Monate noch nie eine derartig hohe Aufnahmeziffer — es wurden 33 Herren aufgenommen — vorgekommen sei. An Eingängen lagen vor, Schreiben von Mitgliedern aus Liverpool, Tsintau, Braila, Nieblum, Greifswald, Bremen und hier. Verhandelt wurde sodann über das vierte Rundschreiben vom Vorsitzenden des »Deutschen Nautischen Vereins« und namentlich über die Frage der Schulschiffe. Es wurde darauf hingewiesen, dass wenn die Ausbildung der Schiffsjungen auf Segelschiffen für die Rhedereien schon mit Kosten verknüpft sei, diese Ausbildung auf Schulschiffen unzweifelhaft noch viel grössere Kosten verursachen würde. Es sei daher wenig wahrscheinlich, dass die Rhedereien geneigt wären, eine für den Bedarf ausreichende Ausbildung von Schiffsjungen auf Schulschiffen in die Hand zu nehmen. Ausserdem wurde noch bemerkt, dass wenn auch diese Ausbildung von Schiffsjungen auf den Schulschiffen durch durchaus geeignete aus der Handelsmarine hervorgegangene Leute geschehe, der Dienst von der Pike auf an auf einem Segelschiffe jeder anderen vorzuziehen sei, weshalb der Verein auf dem Standpunkt beharre, dass das vor 1870 in Hamburg geltende Gesetz, nach welchem jedes Segelschiff eine seiner Grösse entsprechende Anzahl von Schiffsjungen an Bord haben müsse, auch jetzt wieder für Deutschland Geltung bekommen möge. Hierauf hielt Herr Ingenieur J. W. Koch einen sehr interessanten Vortrag über eine Erfindung des Herrn H. Kähler, durch welche es ermöglicht wird, dass der auf der Brücke befindliche wachhabende Schiffsofficer ganz genau über die Ausführung der Maschinenmanöver unterrichtet ist, wobei gleichzeitig die Möglichkeit geboten wird, die Dauer der verschiedenen Manöver durch einen Registrirapparat festzustellen. Es wurde allgemein anerkannt, dass diese Erfindung einem lange empfundenen unabweisbaren Bedürfnisse entspreche, und dass der Apparat auf keinem Dampfer in Zukunft fehlen sollte. Der Vorsitzende sprach dem Vortragenden den Dank der Versammlung für die Freundlichkeit aus, die Mitglieder mit dem Apparate bekannt gemacht zu haben, und wurden dann noch einige Ersatzwahlen zum Verwaltungsrath vorgenommen; hierauf wurde auf die am Sonntag stattfindende gemüthliche Zusammenkunft der Mitglieder hingewiesen und dann die Versammlung geschlossen.

### Frachtenberichte.

#### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 27. October 1899.

Unser Bericht mit Bezug auf das dieswöchentliche Geschäft unterscheidet sich nur wenig von dem vorwöchentlichen;

ein hauptsächlichlicher Unterschied ist ein geringer Niedergang in Getreidefrachten für prompte Verschiffung, begleitet — wir bedauern dieses aussprechen zu müssen — von geringer Nachfrage und übereinstimmendem Frachtenniedergang auch für spätere Abgangstage. Im Baumwoll-Geschäft zeigt sich eine Aenderung zum Besseren. Einige weitere Zeitcharter sind zu Raten abgeschlossen, die die Wirkung des grossen Aufschwungs in britischen Häfen infolge des südafrikanischen Krieges documentiren. Zu bemerken ist jedoch, dass sich diese Zeitcharter nur auf ganz besondere Fahrten beziehen, nicht eingerechnet der Zeitcharter für allgemeine Zwecke. — Wir haben nichts Neues bezüglich der Segelschiffsräume zu berichten. Die Frachten sind nach wie vor, infolge fortgesetzten Räumtemangels fest.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	4 1/4 d	22/6	17/6	15/
London,	4 1/4 d	22/6	17/6	15/
Glasgow,	4 1/4 d	22/6	17/6	15/
Bristol	5d	25/	17/6	15/
Hull	5d	25/	15/	15/
Leith	5d	22/6	17/6	17/6
Newcastle	5d	25/	15/	15/
Hamburg	70 s	24c.	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	10 1/2 c.	22 1/2 cts.	18 cts.	12a14c.
Amsterdam	10c.	22 1/2 cts.	18 cts.	12a14c.
Kopenhagen	4/	22/6	20/	20/
Bordeaux	3/3	25 cts.	22 1/2 c.	5 5
Antwerpen	4 1/4 d	23/0	17/6	17/6
Bremen	65 s	22c.	18c.	12c.
Marseille	3/6	25/	20/	20/a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 1/4 d. — Hamburg 30 c. — Rotterdam 30 c. — Amsterdam 30c. — Kopenhagen 1/4 d. — Antwerpen 7-64 d. — Bremen 35 c. — Marseille — c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork I. O.	N. Y.	Balt.	Direct. U. K.	Continent.	Shanghai
Getreide p. Dpfr.	3/9	3/9	3/	3/3	.....	.....
Raff. Petrol. p. Segel ....	.....	2 7/8	a3/1 1/2	.....	25c.	.....
		Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.	.....
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	22 1/2	a23c.	20c.	16c.	24c.	.....

**Electrische Heizung in Wohnräumen.** Mit der Entwicklung der Starkstromtechnik ist immer mehr der Wunsch rege geworden, die electrische Energie auch für Heizungszwecke zu benützen. Die Bedenken alzu hoher Betriebskosten, die gegen die allgemeine Einführung electrischer Heizung nicht ohne Berechtigung bisher geltend gemacht wurden, treten mit den Fortschritten der Technik auf diesem Gebiete immer mehr zurück. Wie die electrische Beleuchtung das Lichtbedürfniss und die Anforderungen an Ausgiebigkeit, Annehmlichkeit und Bequemlichkeit des künstlichen Lichtes so gesteigert hat, dass für Beleuchtungskosten jetzt meist viel mehr aufgewendet wird wie früher, so ist man auch bezüglich der Heizung mehr als ehemals geneigt, Behaglichkeit und Bequemlichkeit mit höheren Betriebskosten zu erkaufen.

Ein selbstständiges Anwendungsgebiet hat sich in neuerer Zeit der electrischen Heizung besonders auf den grossen Personendampfern eröffnet. Gerade hier hat man mit electrischer Heizung auch in wirthschaftlicher Hinsicht günstige Ergebnisse erzielt.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“ Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinböf 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 46.

Hamburg, den 18. November.

XXXVI. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Schiffsjungenzwang. — Die Trossschiffe der neuzeitlichen Flotten. — Einige Bemerkungen über Schulschiffe. — Landhaie im Auslande. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenbericht. — Sprechsaal.

### Auf dem Ausguck.

Das internationale Flaggenregister ist in voriger Woche um einen seiner zahlreichen Bestandtheile verringert worden. Statt der mit der dänischen zum Verwechseln ähnlichen **samoanischen Flagge** werden in Zukunft die deutschen schwarz-weiss-rothen Farben und das Sternen-Banner der Ver. Staaten über Samoa wehen. Deutschland hat durch Besitznahme der samoanischen Inseln Upolu und Sawaii sein Colonialreich um einen werthvollen Besitz bereichert. Die Aufgabe der Salomoninseln, Choiseul und Ysabel, unzugängliche und ungastliche Krankheitsbrutstätten als Gegenleistung, wird wohl kaum von einem mit den Verhältnissen der Südsee vertrauten Deutschen bedauert worden. Für die deutsche und speciell die hamburgische Schifffahrt ist dieser Erfolg unserer Colonialpolitik von nicht untergeordneter Bedeutung, zumal der grösste Theil des bisher in Samoa betriebenen überseeischen Waarenaustausches von der in Hamburg domicilirten deutschen Handels- und Plantagengesellschaft unterhalten wurde. Ist Samoa auch in der während der ersten Monate des Jahres zuweilen herrschenden Orkanzeit für den Seemann ein gefährlicher Aufenthalt, an den sich besonders in unserer Kriegsmarine wehmüthige Erinnerungen knüpfen, so werden doch gewiss alle zweckmässigen Bestrebungen, Apia, den Kirchhof zweier deutscher Kriegsschiffe, zum sicheren Port zu machen, nachhaltige Unterstützung finden. Als Kohlen- und Proviantstation der zwischen der Westküste Amerikas

und Australien verkehrenden Dampfer darf man Samoa wohl eine Zukunft prophezeien.

Man sollte annehmen, dass in gleichem Maasse, wie die **Aufgaben der Handelsschifffahrt** seit Anfang dieses Jahrhunderts bis zur Gegenwart gewachsen sind, auch die Anforderungen steigen müssten, die man an die praktisch Ausübenden in der Schifffahrt, an die Seeleute stellt. Dieses Letztere scheint aber, soweit sich aus einer von Herrn Dr. Schulze, Lübeck, verfassten Broschüre\*) urtheilen lässt, nicht absolut der Fall zu sein. Gewiss stellt man heute andere umfassendere theoretische Fachkenntnisse an einen Schiffsführer als früher; das bringen natürlich die gänzlich veränderten Verhältnisse mit sich. In einem Fach aber, das möglichst genau zu kennen eigentlich im Interesse eines jeden Deutschen liegt, glaubte man im Jahre 1825 von einem Schiffsführer grössere Kenntnisse als heute beanspruchen zu dürfen. Dieser Gegenstand oder diese Wissenschaft ist die Muttersprache. Die in diesem Jahre abgehaltene nautische Fachconferenz, deren Ergebniss in No. 43 mitgetheilt ist, meint, hinsichtlich der zu stellenden Anforderungen im Gebrauch der Muttersprache, es genüge.

»Die Kenntniss der Deutschen Sprache zu verlangen bis zur Fähigkeit, gegebene Fragen aus dem Gebiete der Berufsthätigkeit dem Inhalt und Ausdrucke nach schriftlich und mündlich genügend zu beantworten.

\*) Die Navigationsschule zu Lübeck und ihre Beziehungen zur Schwesteranstalt in Hamburg. Der Collegin gewidmet zur 150 jährigen Jubelfeier von Director Dr. Franz Schulze, Lübeck, 1. October 1899.



Aus dem Gebiete des See- und Wechselrechtes sowie des Versicherungswesens sind in der schriftlichen Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt eine grössere Anzahl von Aufgaben zu lösen.

Am 26. Mai 1825, in einem Abschiedsbericht, glaubte der geistvolle Friedrich Boldemann, ein Lübecker Kaufmann, an die auf der localen Navigationsschule ausgebildeten Schiffsführer folgende Anforderung mit Bezug auf die Kenntnisse in der deutschen Sprache stellen zu dürfen. Nachdem sich der Verfasser über eine Anzahl theoretischer und praktischer Fachkenntnisse ausgelassen, die ein Schiffsführer und Steuermann kennen müsste, heisst es:

„Was dagegen die übrige Bildung des Schiffers betrifft, so ist ein desfallsiger Unterricht von dem eigentlichen nautischen gänzlich zu trennen, weil beide Theile weder miteinander in Verbindung stehen, noch für einander nothwendig sind.

Ein Schiffscapitän sollte daher vor allen Dingen im Stande sein, seine Muttersprache correct zu sprechen und zu schreiben. Er sollte geübt sein im Briefschreiben, um mit dem Rheder und Kaufmann eine regelmässige, bündige Correspondenz zu führen. Er sollte Erdkunde überhaupt und daneben etwas generelle politische Geographie studiren, eine Zeitung lesen, um Handelsverordnungen verstehen zu können. Besonders nöthig ist ihm dies, wenn er für das Ausland nach fernen Ländern fährt. Eine allgemein gebräuchliche fremde Sprache wäre ebenfalls ein wünschenswerther Unterrichtsgegenstand, n. E. die französische. Blicke Zeit übrig, so könnten die Elemente der Physik sie ausfüllen.

Zu den letzten Worten bemerkte Herr Dr. Schulze:

„Diese Forderung, die Boldemann vor einem  $\frac{3}{4}$  Jahrhundert niederschrieb, ist jetzt im Jahre 1899 von dem Berliner Nautischen Tage und in der darauf folgenden Directoren-Conferenz auf den Zukunfts-Lehrplan der Navigationsschulen gesetzt worden.“

Die Zeiten haben sich geändert. Dieser Anspruch passt in umgekehrter Anwendung auch hier.

Weiterer Beachtung werth ist die Mahnung, der Schiffscapitän möge »eine Zeitung lesen.« Leihbibliotheken, Lesezirkel und »Fliegende Blätter« gab es damals noch nicht, also meinte Herr Boldemann wahrscheinlich — und es geht auch aus dem Nachsatz hervor — der Schiffscapitän möge sich eine sein Fach berührende und behandelnde Lectüre halten. Ein gleicher sein Ziel erkennender Mann, wie Boldemann, dürfte auch heute, nach 75 Jahren, ohne in Schifffahrtskreisen Erstaunen oder Befremden zu erregen, eine ähnliche Mahnung, und zwar sehr berechtigt, in die Welt rufen.

Die jüngst veröffentlichte Pilot-Chart für November bringt auf einem besonderen Kärtchen die Sturmbahnen der in westindischen Gewässern von 1890 bis 1899 gemeldeten Orkane in graphischer Darstellung verständlich und übersichtlich zum Ausdruck. Wir lernen, dass mit wenigen Ausnahmen der Orkanursprung südlich von 25° Nordbreite zu suchen ist. Der darauf folgende Lauf

des Sturmcentrums erstreckt sich in einer zwischen Nord und West liegenden Richtung bis zu einem Punkt, der zwischen 25° und 30° Nordbreite liegt. Dort bildet die Sturmbahn einen Winkel, indem sie nach nördlicher Richtung umbiegt. Einzelne der beobachteten Orkane weichen mit Bezug auf die Bahn ihres Sturmcentrums von der genannten Regel ab. So verfolgen beispielsweise zwei Stürme eine ausschliesslich zwischen Nord und West, zwei andere eine ausschliesslich zwischen Nord und Ost liegende Bahn. Nachstehend bringen wir zwei der Pilot Chart entnommene Tabellen. Die erste zeigt die Dauer und das Datum der im Laufe von zehn Jahren beobachteten 25 Orkane an; die andere bestimmt den Punkt, wann und wo die Sturmbahnen in ihrem Lauf den vorher erwähnten grossen Winkel gebildet, d. h. sich nach nordöstlicher Richtung bewegt haben.

Tabello I.

1.	Vom 27. August bis	1. September 1890
2.	„ 19. August „	25. August 1890
3.	„ 19. August „	31. August 1891
4.	„ 4. September „	9. September 1891
5.	„ 16. September „	25. September 1891
6.	„ 28. September „	7. October 1891
7.	„ 17. August „	22. August 1892
8.	„ 15. August „	22. August 1893
9.	„ 23. August „	28. August 1893
10.	„ 6. September „	9. September 1894
11.	„ 20. September „	4. October 1894
12.	„ 5. October „	10. October 1894
13.	„ 12. October „	18. October 1894
14.	„ 24. October „	27. October 1894
15.	„ 18. October „	25. October 1895
16.	„ 5. September „	10. September 1896
17.	„ 19. September „	25. September 1896
18.	„ 26. September „	29. September 1896
19.	„ 9. October „	14. October 1896
20.	„ 23. October „	26. October 1897
21.	„ 20. October „	23. October 1897
22.	„ 11. September „	20. September 1898
23.	„ 3. August „	25. August 1899
24.	„ 30. August „	7. September 1899
25.	„ 8. September „	14. September 1899

Tabello II.

Datum der Bahnumbiegung	Breite	Länge
19. August	28° 30' N.	67° 30' W.
20. „	29 00 N.	76 00 W.
28. „	36 00 N.	64 00 W.
29. „	29 00 N.	70 12 W.
1. September	20 20 N.	72 20 W.
6. „	33 30 N.	72 48 W.
11. „	28 00 N.	68 10 W.
13. „	28 00 N.	80 10 W.
17. „	30 00 N.	71 10 W.
21. „	32 30 N.	64 36 W.
22. „	30 10 N.	74 45 W.
25. „	25 16 N.	82 12 W.
28. „	25 00 N.	85 00 W.
5. October	39 00 N.	68 06 W.
8. „	27 48 N.	88 12 W.
10. „	29 00 N.	76 10 W.
15. „	23 00 N.	68 00 W.
20. „	20 30 N.	82 48 W.
24. „	26 10 N.	75 00 W.

Seit dem Inkrafttreten des neuen englischen Leuchtfeuerabgabengesetzes, das für solche Rheder eine Reduction der Abgaben vorsah, die sich zur Ausbildung einer bestimmten Anzahl Schiffsjungen verpflichtete, ist ein Jahr vergangen. Mr. Ritchie,

der Vater dieses Gesetzes, konnte im Unterhause mittheilen, dass 44 Rhedereifirmen, darunter verschiedene erstklassige, von der sogenannten Schiffsjungen-Clausel Gebrauch gemacht und insgesamt 184 junge Leute, britische Unterthanen, als Schiffsjungen gemustert hatten. Diese Mittheilung wurde merkwürdigerweise von der gesetzgebenden Körperschaft als Erfolg der Politik des Handelsministers aufgenommen. Nur wenn man annimmt, dass es dem englischen Unterhause ähnlich wie dem deutschen Reichstage in Schiffsangelegenheiten an competenten Berathern fehlt, ist die Kundgebung erklärlich. Unseres Erachtens bedeutet ebenso die Thatsache, dass im Laufe eines ganzen Jahres nur 44 Firmen von der Gesetzesvergütung Gebrauch machten, als der Umstand, dass diese Rhedereien insgesamt nur 184 Schiffsjungen angemustert haben, umsomehr ein Misserfolg, weil einzelne der Rhedereien, wie die P. & O., die Royal Mail, die Withe Star Line, Elder, Dempster & Co. u. A. m. das Experiment auf allen ihren Schiffen nicht mehr als in fünf Fällen versucht haben. Einsichtsvolle Fachleute rathen desshalb auch dem Handelsminister von einem weiteren Versuch in dieser Richtung abzusehen. Andererseits empfehlen sie ihm aber in anderer Weise auf Mittel und Wege zu sinnen, damit das Ziel, die zweckmässige Heranbildung eines soemännischen Nachwuchses aus britischen Unterthanen erreicht werde.

Für den am 9. August d. J. eingeweihten Theil der **Constantinopler Quai-Anlagen** wurden bis jetzt immer noch keine Gebühren erhoben, es gingen auch noch keine Schiffe längsseite derselben, sondern die in Galata auf den Quai entlöschten Waaren, welche für Stambul bestimmt sind, gehen auf einer extra dafür reservirten Stelle, der sog. »neutralen Zone«, über den dortigen (Stambuler) Quai in das Zollgebiet hinein, ohne irgend welche Abgaben für das Passiren der Quais zu entrichten. Dieser Zustand wurde s. Z. auf Betreiben der bei der Pforte beglaubigten Botschafter veranlasst. Wir erinnern hierbei an die wiederholten meisten vergeblichen Schritte, welche seitens der Botschafter zur endgültigen Festsetzung eines Quaitarifs gethan sind und über die zu verschiedenen Malen im vorigen Jahrgang der »Hansa« berichtet worden ist. Es würde hier zu weit führen, auf die verschiedenen Commissionen, ihr Zusammenhang und auf das, was sie meistens nicht erreicht haben, näher einzugehen; der gegenwärtige Stand der Dinge beweist, dass man bis jetzt wohl noch nicht zu einer Einigung unter den drei Parteien gelangt ist, nämlich der Pforte, den Botschaftern und der französischen Quaigesellschaft, oder, mit anderen Worten: dass die zwei erstgenannten die französische Quai-Gesellschaft noch nicht haben veranlassen können,

ihren viel zu hohen Tarif in vernünftiger Weise zu ermässigen. Dass unter den geschilderten Umständen die Nachricht vom Zusammentritt einer aus türkischen hohen Staatsbeamten zusammengesetzten Commission zwecks endgültiger Regelung der Tarifffrage allgemeines freudiges Erstaunen wachruft, ist erklärlich. Thatsache ist jedenfalls, die in der türkischen Presse verbreitete Mittheilung, dass auf Befehl des Sultans Ende October eine Commission zusammen getreten ist, um die Frage des Rückkaufs der Quai-Concession und der Einverleibung der Administration der Quais in die Geschäfte der kaiserlichen Regierung zu prüfen, und zwar auf der Basis, dass die gegenwärtige Gesellschaft das Werk für die Regierung beendet und die Kosten aus den Einnahmen der Quais gedeckt werden. Wohin die Berathungen dieser Commission führen werden muss abgewartet werden. Allzu grosse Hoffnungen auf ein günstiges Ergebniss könnten leicht Enttäuschungen erfahren, denn es ist kaum anzunehmen, dass die Quai-Gesellschaft, nachdem sie mit einem enormen Kostenaufwand ihre Quais fertig gestellt hat, diese werthvolle Concession um ein Kleines aus den Händen geben wird, andererseits ist es unter den obwaltenden Verhältnissen überhaupt recht schwierig einen alle Theile befriedigenden Ausweg zu finden.

Als Arbeitseinheit gilt bekanntlich in der Technik die „Pferdekraft“ oder „Pferdestärke“, worunter man die Kraft versteht, die erforderlich ist, um in einer Secunde ein Gewicht von 75 kg einen Meter hoch zu heben. Dieser Ausdruck, der sich, obwohl er durchaus nicht in das allen technischen und wissenschaftlichen Berechnungen zu Grunde gelegte decadische System hineinpasst, dennoch im Maschinenbau und auch in der Electrotechnik so sehr eingebürgert hat, dass es auf den ersten Augenblick kaum denkbar erscheint, ihn durch einen andern zu ersetzen, hat nun in der jüngsten Zeit, so schreibt die Wiener »Zeitschrift für Electrotechnik«, in dem Zeitalter der Automobile und der electrischen Strassenwagen jede Existenzberechtigung verloren. Es wird daher in dem Fachblatte vorgeschlagen, mit Beginn des neuen Jahrhunderts eine neue passendere technische Arbeitseinheit einzuführen, die den Namen »Leistungseinheit« oder kurzweg »Einheit« führen und 100 Meter Kilogramm, d. h. eine Kraft bedeuten soll, die erforderlich ist, um in einer Secunde 100 Kilogramm einen Meter hoch zu heben. Diese Einheit fügt sich gut in das decadische System ein, sodass nicht nur der Techniker, sondern auch das industrielle Publikum sich schnell an dieselbe gewöhnen würde. Auch zum absoluten Maasssystem der Electrotechnik steht die neue Einheit in einfacher Beziehung.

## Schiffsjungenzwang.

Dass das seitens des Deutschen Flotten-Vereins an deutsche Rheder gerichtete Rundschreiben, die Schiffsjungenschulschiffe betr., (dessen Wiedergabe in No. 38 erfolgt ist) die Veranlassung recht eingehender Debatten in Schiffahrtskreisen werden würde, war vorauszusehen. Ganz besonders ist diese Voraussetzung in Hamburg eingetroffen. Alle hier domicilirten Vereinigungen, deren Mitglieder in Beziehungen zur Seeschifffahrt stehen, haben entweder bereits ihren Standpunkt erörtert, oder sie beschäftigen sich noch mit dem Thema oder aber sie beabsichtigen Dieses demnächst zu thun. Auch ausserhalb Hamburgs; besonders in Kiel, wo ein schon früher ausgearbeiteter Plan, der gleiche Zwecke verfolgte, seiner Verwirklichung entgegengeht, bringt man der Anregung des Flottenvereins grösste Beachtung entgegen. Das anfänglich in Seemannskreisen geäusserte Befremden, wesshalb gerade der Flottenverein, dessen vornehmstes Ziel es angeblich sein soll, im deutschen Volke Interesse für eine kräftige Kriegsmarine wachzurufen und zu beloben, die Initiative zur Stellungnahme zu diesem Thema gegeben habe, ist wieder gewichen, seitdem verlautete, der Flottenverein sei auf eine von höchster Stelle gefallene Aeusserung zum erwähnten Vorgehen inspirirt worden. Andererseits mag erwähnt werden, dass über kurz oder lang auch ohne das Zutun des Flottenvereins die Frage hätte beantwortet werden müssen: »Wie ist in geeigneter Weise eine Aenderung in dem Ausbildungsgang unseres seemännischen Personals herbeizuführen?« Dieses wäre schon aus dem einfachen Grunde geschehen, weil die deutsche Handelsmarine an Personal-mangel seit längerer Zeit laborirt. Es fehlt nicht nur an Matrosen und Leichtmatrosen, sondern auch an Steuerleuten. So wenig beunruhigend dieser Zustand auch vielleicht von Angehörigen genannter Seemannskategorien beurtheilt werden mag, so unerfreulich ist er für die deutsche Rhederei und nicht minder für unsere bewaffnete Seemacht. Macht sich auch weder in der Handels- noch Kriegsmarine dieser Personal-mangel heute in besorgniserregender Weise fühlbar — denn Beide sind noch ohne grosse Schwierigkeit in der Lage ihre Schiffe zu bemannen — so ist doch andererseits ihre Pflicht und Schuldigkeit für die Zukunft zu sorgen. Es steht zweifellos fest, dass unter der Voraussetzung gleicher wirthschaftlicher Entwicklung in kommenden Jahren wie bisher der gegenwärtig schon fühlbare Personal-mangel in der Handelsmarine in nicht mehr allzu ferner Zeit zur Calamität anwachsen würde, deren Bekämpfung ungleich schwerer später als in der Gegenwart ist, wo man durch Heranbildung eines seemännischen Nachwuchses das Ein-

treten jener angedeuteten Besorgniss unmöglich machen kann.

Es würde nun zu entscheiden sein, ob die Heranbildung des seemännischen Nachwuchses schneller, erfolgreicher und last not least öconomischer durch Schulschiffe oder aber durch Einführung des Schiffsjungenzwangs zu erreichen ist. Einerlei, welches Mittel für das geeigneteste gehalten wird, immer bleibt Bedingung, dass die Ausbildung auf Segelschiffen zu erfolgen habe. Ist es Anders und hält man Dampfer für zweckentsprechende Ausbildungsinstitute, dann sind die gestellten Fragen überhaupt hinfällig. Unter dieser Voraussetzung wollen wir untersuchen, ob durch Einführung des Schiffsjungenzwangs, wie er vor 1870 in Hamburg gesetzlich vorgeschrieben war, auch heute noch eine durchgreifende Ausbildung des seemännischen Nachwuchses unserer Handelsmarine zu befürworten ist. —

Da von der Elb- und Wesermündung hauptsächlich die internationale eigentlich wirkliche überseeische Schifffahrt des Deutschen Reiches betrieben wird, mögen sich nachstehende Berechnungen ausschliesslich auf hamburgische und bremische Schiffe beziehen. Leider fehlen uns einwandfreie Daten über die Bemannungsanzahl der Segler genannter Hansestädte vor dem Jahre 1870, sodass von Vergleichen zwischen früherer Zeit und der Gegenwart abzusehen ist. Vollkommen authentisches Material liegt uns hinsichtlich der Räumte und der Anzahl der Segler, sowie der Anzahl unbefahrener Schiffsjungen für das Jahr 1897 vor.

Darnach haben von Hamburg 595, von Bremen 370 Schiffsjungen auf deutschen Schiffen ihre erste Seereise gemacht. Eine Zahl, die, wie aus Nachstehendem hervorgeht, in den folgenden Jahren nicht gefallen sondern gewachsen ist. Eine Bestätigung findet diese Annahme durch folgende Bemerkung im zweiten Heft der Statistik des Deutschen Reiches, Jahrgang 1898. Es heisst dort:

»Die Anmusterungen von unbefahrenen Schiffsjungen, deren Zahl seit 1890 fast ununterbrochen zurückgegangen war, haben sich 1897 wieder bedeutend vermehrt (gegen 1896 um 22 %) und eine Zahl erreicht, die hinter der des Jahres 1891 nur noch wenig zurücksteht.«

Laut Ausweis der Seemannsämler zu Hamburg und Bremen für das Jahr 1898 sind in Hamburg 628, in Bremen 404 unbefahrene Jungen angemustert; also eine ganz erhebliche Steigerung gegen 1897. Andererseits geht aber die Zahl solcher Segelschiffe, an Bord deren nur eine Ausbildung unseres seemännischen Nachwuchses den gewünschten Erfolg verspricht, beständig zurück.

In Hamburg waren im Jahre 1897 nur 170 solcher Ausbildungsschiffe beheimathet; nämlich 45 Vollschiffe (darunter 4 viermastige), 89 Barken



(darunter 1 fünfmastige und 6 viermastige Schiffe), 14 Dreimastschooner, 5 Briggs, 4 Schoonerbriggs und 13 Schooner. Dies würde also falls im Jahre 1897 Schiffsjungenzwang schon gesetzlich vorgeschrieben gewesen wäre, bei 595 unbefahrenen Jungen zu dem Resultat geführt haben, dass jedes der genannten Schiffe drei bis vier Jungen jährlich auszubilden hätte.

Unter bremischer Flagge fuhren in demselben Jahre 113 zu Ausbildungszwecken geeignete Schiffe. Die Anzahl unbefahrener Jungen betrug, wie erwähnt, 370, das macht ebenso für jedes Schiff drei bis vier unbefahrene Jungen. Wendet man nun ein, dass nicht alle in den beiden Hansestädten gemusterten deutschen Schiffe in Hamburg resp. Bremen beheimathet gewesen sind, so ist zu erwidern, dass beispielsweise in Hamburg im Jahre 1898 von 748 dort angemusterten Schiffen nur 21 nicht in Hamburg beheimathete Schiffe waren. Eine dahingehende Folgerung, dass durch obenstehende Berechnungen eine zu hohe Anzahl Jungen für jedes Schiff veranschlagt sei, ist umso mehr unrichtig, als von 170 für Hamburg in Anrechnung gebrachten Ausbildungsschiffen die Dreimastschooner, Briggs, Schoonerbriggs und Schooner, 36 Schiffe an der Zahl, unmöglich zur Heranbildung von je 3 bis 4 Schiffsjungen jährlich verpflichtet werden könnten. Die durchschnittliche Besatzungsnorm dieser Schiffsgattungen übersteigt die Zahl zehn Köpfe doch nur in den allerseltensten Fällen. Mithin ist man berechtigt eher mehr als weniger wie die berechnete Anzahl von Schiffsjungen pro Schiff anzunehmen. Schliesslich mag nicht unerwähnt bleiben, dass eine ganze Anzahl in Hamburg und Bremen registrirter Schiffe vom Auslande fahren, ohne die Heimathshäfen anzulaufen. Es wird also auch vorkommen, dass unbefahrene Schiffsjungen an Bord eines Hamburger oder Bremer Schiffes im Auslande zur ersten Seereise anmustern. Unter Berücksichtigung aller angezogenen Momente ist demnach anzunehmen, dass jeder hamburgische oder bremische sich als Ausbildungsschiff eignende Segler nach Einführung des Schiffsjungenzwanges verpflichtet wäre, durchschnittlich jährlich vier junge Leute vom Schiffsjungen zum Leichtmatrosen heranzubilden.

Rechnet man nun pro Kopf täglich eine Mark für Verpflegung incl. Wohnung und jährlich etwa 120 Mark für Heuer, so hätte ein Segelschiffsrheder — kommen noch für Alters- und Invaliditätsversicherung-Ausgaben hinzu — für jeden Schiffsjungen 500 Mark, für 4 also 2000 Mark zu bezahlen, um als Aequivalent vier anfänglich zum Schiffsdienst gänzlich unbrauchbare Personen an Bord zu haben. Es ist nun nicht nur begreiflich sondern auch selbstverständlich, dass sich jeder Segelschiffsrheder gegen diese Zumuthung auf das

Entschiedenste solange verfahren wird, als ihm nicht vom Staate oder von Dampforrhedern, die beide an tüchtigem seemännischen Personal ein weitgehendes Interesse haben, diese Ausgaben zum Theil zurückerstattet werden. In welcher Weise Das zu geschehen hat, ist Sache der dabei Interessirten. Etwaige daraufbezügliche Vorschläge gehen weit über den Rahmen einer kurzen Abhandlung, wie den vorstehenden hinaus.

Soweit wir aber unterrichtet sind, wünscht eine grosse Anzahl von Segelschiffsrhedern, den gesetzlich vorgeschriebenen Schiffsjungenzwang selbst dann nicht, auch wenn ihnen in Form von Prämien Unterstützungen für die Ausbildung von Seeleuten ausgesetzt würden. Wir glauben, dass dieser Standpunkt — so paradox es auch anfänglich klingen mag — von deutschen Schiffsführern und Steuerleuten mit Genugthuung aus folgenden Gründen zu begrüessen ist. So lange wir in Deutschland kein Bemannungsgesetz haben — und an das Zustandekommen eines solchen ist fürs Erste wohl nicht zu denken — würden unter dem Druck des Schiffsjungenzwanges und veranlasst durch die nicht übermässig hohen Segelschiffsfrachten manche Rheder für die vier ihnen durch Gesetz aufgebürdeten Jungen keinen oder nur geringen Ersatz an befahrenen Leuten mustern. Und wer hätte dann in allererster Linie den Schaden? Ohne Zweifel der Steuermann, der mit den Leuten arbeiten, der Segel bergen und setzen müsste, mit einer Wachbesatzung deren dritter Theil nicht wüsste, was vorne und achter ist.

Also das Resumé. Die Ausbildung des Nachwuchses des seemännischen Personals der Handelsmarine lässt sich durch Schiffsjungenzwang nur in Verbindung mit einem Bemannungsgesetz, sonst durch Schiffsjungenschulschiffe zweckmässig erreichen.

Noch ein Paar Worte über Schulschiffe. Sie müssen in jeder grösseren deutschen Seestadt insoweit als locale Frage aufgefasst werden, als weder der kaiserlichen Marine noch dem Flottenverein ein dominirender Einfluss auf die Ausbildungsweise der Schiffsjungen eingeräumt wird. Das an Bord befindliche instructiv wirkende Personal muss ausschliesslich aus der Handelsmarine hervorgegangen sein. Die Ausbildung muss — wenn irgend möglich — für die Zöglinge kostenfrei geschehen. Der als ausgebildet entlassene Schüler hat die Berechtigung als Leichtmatrose zu mustern. Die heute den Heuerbaasen für die Anmusterung unbefahrener Jungen unerlässlich zu überreichende hohe »Gratifikation« fällt für die auf dem Schulschiff ausgebildeten Jungen weg. Die Rheder verpflichten sich bei Mannschaftsbedarf nach absolvirtem Lehrcursus entlassene Schulschiffszöglinge in ihren Dienst zu stellen.

## Die Trossschiffe der neuzeitlichen Flotten.

Von Capitän G . . . .

Als der bewunderte Held von Abukir und Trafalgar seine Schlachten auf hoher See lieferte — jener Nelson, dessen erschütternde Lebenstragik in dem Gegensatz der äusseren Erhebung des Siegers zu der tiefen Erniedrigung des inneren Selbst in seinen Beziehungen zu Lady Hamilton liegt — wie wenig dachte man damals, also zur Zeit der grossen Seekriege zu Ende des vorigen Jahrhunderts, an einen Tross, der die Kampfflotte auf hoher See zu begleiten und sie actionsfähig zu halten hätte! Was ein Admiral damaliger Zeit, ja bis fast an die Schwelle unserer Tage verlangte, wenn er gegen den Feind seines Landes geschickt wurde, war: eine ausreichende Anzahl seetüchtiger, guter Schiffe; eine geschulte tapfere Bemannung und eine Ausrüstung, die bezüglich der Verpflegung der Mannschaften und der Unterhaltung des Schiffs und seiner Bewaffnung nichts zu wünschen übrig liess. So für den Seedienst ausgerüstet, barg jedes einzelne Schiff in sich selbst die Mittel, um Monate hinaus die hohe See zu halten und seiner Bestimmung gemäss so oder so in eine Action einzutreten.

Aber das ist heutzutage anders geworden. Das schwimmende Kriegsmaterial hat, um operationsfähig zu bleiben, noch auf Anderes Rücksicht zu nehmen als lediglich auf Sturmgebräus und Wogendrang; die Elemente mit ihrem Toben sind es nicht mehr allein, welche die Flotten in Schach halten und sie in ihren Operationen behindern. Schon ein Blick auf die älteren Marinebilder genügt, um in der äusseren Erscheinung es dem prüfenden Blick aufzunöthigen, dass die Panzercolosse der Neuzeit, so unverwundbar sie der Geschosswirkung gegenüber zu sein scheinen, mit ihren complicirten Einrichtungen, mit ihren zahlreichen Maschinen, ihren rasenden Rädern und Curbeln, mit ihren hydraulischen und electrischen Einrichtungen, die die Thürme und die Geschütze drehen und mit ihrem blendenden Lichtblitzen das Meer taghell erleuchten — dass diese modernen Kriegsschiffe, welche die Kohlen waggonweise verschlingen, eine viel schwierigere Behandlung und Wartung erfordern, als die Kriegsdampfer früherer Jahrzehnte oder gar als die Linienschiffe aus alter Zeit. Wie harmlos, möchte man sagen, sieht ein »Fulton I«, jener erste 1815 erbaute amerikanische Kriegsdampfer, gegenüber den neuzeitlichen Schlachtschiffen aus; und eines Lächelns erwehrt sich schwerlich der Beschauer, wenn er z. B. die Dampfoorvette »Le Sphinx« (1829) mit einem Panzerkreuzer neuesten Typs vergleicht.

Der unglückliche Krieg, in den, wie es im Liede heisst, das fern im Süd gelegene schöne Spanien mit der übermächtigen nordamerikanischen Republik verwickelt wurde — dieser Krieg, welcher dem unglücklichen Lande den ganzen in jahrhundertlangem Ringen erworbenen und gehaltenen Colonialbesitz kostete, hat in Bezug auf die Nothwendigkeit eines Trosses in der Seekriegführung neue und eindringliche Lehren gezeitigt. Nach dem Urtheil des Capitän Hadwick, Commandant des Panzerkreuzers »New-York«, auf dem vor Santiago de Cuba die Flagge des Admirals Sampson wehte, musste ein volles Drittel einer solchen Flotte, wie die amerikanische vor Cuba jederzeit als unverwendbar ausgeschlossen werden; Maschinenhavarien und Kohlenmangel waren hauptsächlich die Ursachen, dass die Schiffe nicht verwendungsbereit waren. Wie der Gefechtstrain den Heeresabtheilungen an Land zu folgen hat, so muss eine Flotte der Jetztzeit, die fern von den heimischen Stützpunkten operirt, begleitet sein von einem Tross von Specialschiffen, welcher namentlich aus Werkstattschiffen, die Maschinenreparaturen zu machen haben, und aus Kohlenschiffen zu bestehen hat. Welche furchtbaren Folgen eine mangelhafte Kohlenversorgung für eine Flotte haben kann, zeigt das Schicksal des Geschwaders des Admiral

Cervera. Wären diese Streitkräfte ausreichend mit Kohlen versorgt gewesen, oder hätte Cervera in Curaçao oder Santiago rasch seine Bunker füllen können, so wäre er der Vernichtung vor Santiago entronnen; er hätte Havanna erreichen können und dadurch wäre die amerikanische Kriegsleitung gezwungen worden, diesen ausserordentlich befestigten Ort anzugreifen, was die Schwierigkeiten für Amerika ganz bedeutend vermehrt hätte.

Schon zu Beginn des Krieges zwischen Spanien und Amerika hatte der Contreadmiral Melville die Anregung zur Ausrüstung einer schwimmenden Ausbesserungsanstalt, welche sich auf den wogenden Kriegsschauplatz bei Cuba zu begeben hätte, gegeben. Demzufolge wurde schleunigst der Dampfer »Hatham« angekauft und als Werkstattschiff hergerichtet; als solches erhielt es den Namen »Vulkan«. Es verlohnt sich, die Einrichtung eines solchen, im wahren Sinne fin de siècle-Schiffes etwas näher anzusehen.

Dieses sonderbare Schiff barg in seinem Innern eine vollständige Modelltischlerei, eine Kesselschmiede-, Schmiede- und Kupferschmiede-Werkstatt; ferner besass es eine Maschinenbau-Werkstatt mit zwei Arbeitsmaschinen, die eine zu 20, die andere zu 12 Pferdekraften. Aber die wunderbarste Einrichtung war die einer vollständigen Giesserei; in dem grossen Kupolofen derselben konnten täglich 5 Tonnen Eisen geschmolzen werden; ausser diesem grösseren Ofen besass das Schiff noch zwei kleinere Metallschmelzöfen. Bei der Herichtung dieses eigenartigen Fahrzeugs war es eines der heikelsten Probleme, diese Giesserei in einer Weise herzustellen, dass die ausströmende enorme Hitze vom Schiff und von der Besatzung ertragen werden konnte. Die Aufgabe war um so schwieriger zu lösen, als das Schiff für tropische Gewässer bestimmt war. Indess gelang es, auch diese Schwierigkeiten durch sinnreiche Einrichtungen zu beseitigen; immerhin gebrauchte man aber stets die Vorsicht, alle Feuerlöscheinrichtungen zu besetzen, sobald die Giesserei in Betrieb war.

Am 22. Juni 1898 ging der »Vulkan« nach Santiago in See. Die Besatzung bestand aus einer buntgemischten Gesellschaft. Es befanden sich darunter Aerzte, Ingenieure, Studierende von technischen Hochschulen, Zahnärzte, Maschinenbauer usw. Man verglich sie in Amerika mit den Rough Riders und lobte ihre Zähigkeit, ihren guten Geist, und ihre Findigkeit in der Ausführung schwieriger Arbeiten. Aber es stellte sich bald heraus, dass die anfänglich eingeführte Art der Arbeitstheilung, die auch das nächtliche Arbeiten vorsah, nicht aufrecht zu erhalten war. Die Hitze, die mit den Werkstattarbeiten verbunden war, wurde bei der unausgesetzten Arbeit an Bord unerträglich; dazu kam noch, dass der ohrenbetäubende Lärm, der namentlich durch das Hämmern auf den Ambossen und das Getriebe der Maschinen verursacht wurde, jeder Beschreibung spottete und den Bordaufenthalt zu einer Qual machte. Die Freiwächter — die Besatzung war in drei Wachen getheilt worden; wenn eine Wache Dienst hatte, hatten die beiden anderen Ruhe — fanden keine Ruhe und keinen Schlaf mehr. Es wurde daher der Tagesarbeitsdienst von 6 $\frac{1}{4}$  Uhr Morgens bis 4 $\frac{1}{4}$  Uhr Nachm. mit einstündiger Mittagspause eingeführt; dieser Dienstbetrieb bewährte sich durchaus. Die ganze Besatzung bestand aus 218 Köpfen.

Dieses Specialschiff hat der amerikanischen Blockadeflotte vor Cuba ausserordentliche Dienste geleistet. Nachdem es Fühlung mit Admiral Sampson's Flotte genommen hatte, hat es in den ersten 41 Tagen 528 Arbeitsaufträge, die sich hauptsächlich auf Ersatz von gebrochenen Maschinentheilen bezogen, ausgeführt. Unter Anderem musste für das Schlachtschiff »Jowa« auch ein neues Panzerluk angefertigt werden, eine spanische Granate hatte dasselbe zerschossen. Ausserdem wurden noch 256 Requisitionen für Material ausgeführt. Den Höhepunkt erreichten die Arbeiten, als es sich darum handelte, nach der Vernichtung der spanischen Flotte vor Santiago ein

amerikanisches Geschwader für eine Kreuzertour nach der spanischen Küste auszurüsten. »Niemand«, sagt der erwähnte Capitän Hadwick, »kann den Werth einer solchen Unterstützung durch ein Werkstattschiff mehr würdigen, als derjenige, welcher aus der langen Listen der für Ausbesserung vorgemerkten Schiffe, die für besondere Zwecke verwendbaren herauszusuchen hatte.«

Aber so nothwendig die Werkstattschiffe nunmehr für die Seekriegführung auch sind, es giebt, wie wir schon erwähnten, doch noch Specialschiffe, die noch unentbehrlicher für die Kriegsschiffsverbände sind und diese Schiffe werden den grössten Theil des Trosses bilden. Denn der Lebensodem moderner Kriegsschiffe besteht in den schwarzen Diamanten, und wehe dem Schiffe, dessen Bunker auf See gähnende Hohlräume geworden sind! Der Kohlenersatz ist die allerwichtigste Frage für die Seestreitkräfte. Demgemäss hat auch die amerikanische Marinerverwaltung beschlossen, 17 Special-Kohlenschiffe zu bauen und mit einer Transportfähigkeit von etwa 50 000 T. In dem Kriege mit Spanien hat Amerika sogar Kohlenschiffe als Hochseeschlepper benutzt, und dadurch dargethan, dass diese Specialschiffe auch in anderer Weise zu verwenden sind. Zwei amerikanische Monitors, welche von San Francisco nach den Philippinen bestimmt waren, wurden von Kohlenschiffen fast über den ganzen Stillen Ocean geschleppt.

Welch' enorme Wichtigkeit die Kohlenversorgung hat, geht schon aus dem Umstande hervor, dass z. B. ein Panzerkreuzer I. Cl. mit einem normalen Kohlenfassungsvermögen von 600 Tonnen bei forcirter Fahrt mit 23 Knoten seinen ganzen Vorrath in etwa 36 Stunden verbrannt hat. Wie schier unglaublich der Kohlenverbrauch mit steigender Fahrgeschwindigkeit wächst, ergibt die Thatsache, dass dieser Kreuzer mit demselben Vorrath bei höchster Geschwindigkeit nur ca. 850 Seemeilen, bei geringer Geschwindigkeit von 10 Knoten aber 6000 Seemeilen zurücklegen könnte. Und dabei sind die Kreuzer in Bezug auf Kohlenfassung noch ganz bedeutend günstiger gestellt, als die eigentlichen Schlachtschiffe.

Die Engländer lassen häufig ganze Geschwader Bekohlungsversuche anstellen. Da sich auch die illustrierten Zeitschriften dort der Darstellung dieser Manöver bemächtigt haben, so verfolgt die öffentliche Meinung drüben dieselben mit dem lebhaftesten Interesse. So kommt es denn, dass Officiere und Mannschaften bei dieser an sich so unleidlichen, schmutzigen Arbeit zu den höchsten Leistungen angespornt werden. Die Sache wird bei solchen Manövern nicht selten rein sportmässig betrieben und es wird mit allen Finessen und allen möglichen Hilfsmitteln gearbeitet. Die höchste Leistung hat bisher »Majestic« mit 190 Tonnen in der Stunde vollbracht. Von dem Canalgeschwader haben ausserdem bei einem Versuche im August 1898 »Magoificent« 141, »Mars« 140 und »Jupiter« 135 Tonnen in der Stunde aufzuweisen. Das sind ganz ausserordentliche Leistungen, die nur auf die erwähnte Art bewirkt werden konnten, indem man mit häufigen Ablösungen, mit allen möglichen Tricks, mit Grog und Belohnungen arbeitete und am Tage vorher Alles bis ins Einzelne vorarbeitete. Auch unsere Linienfahrtschiffe haben ähnlichen Record geschaffen, wenn auch diese Kraftleistungen nicht ganz erreicht wurden.

Geradezu ein Segen wäre es, wenn die heillose Arbeit der Kohlenübernahme der Mannschaft durch maschinelle Einrichtungen abgenommen werden könnte. Allein die Versuche nach dieser Richtung hin haben bisher keinen rechten Erfolg gehabt, selbst die neueste Schnellladeeinrichtung des Amerikaners Solin Calmon in San Francisco hat sich bisher nicht practisch bewährt.

Die Kohlenschiffe, die man im Nothfall der Handelsmarine entnehmen kann, müssen speciell für ihren Zweck gebaut werden; sie müssen besondere Schutzvorrichtungen

haben, damit sie leicht längsseit genommen werden können und die Schiffsseiten nicht beschädigen. Sie müssen ferner auch Vorrichtungen zu einer Drahtseilbahn haben, die für die Kohlenübernahme auf See zu benutzen ist; eine Bahn, die den Kohlendampfer mit dem dahinter liegenden Kriegsschiff verbindet und eine Kohlenförderung mit Körben gestattet.

Bei unseren neuen Linienfahrtschiffen ist eine besondere Vorrichtung in der Maschinenanlage vorgesehen: die Kessel können theilweise mit Theeröl geheizt werden. Die modernen Trossschiffe werden also wahrscheinlich eine Vermehrung noch dahin erhalten müssen, dass man besondere Tankschiffe einstellt, die das flüssige Brennmaterial ersetzen, wenn die Flotte fernab von einer maritimen Basis operirt. Diese Tankschiffe müssten natürlich die nöthigen Pump- und Schlauchvorrichtungen haben.

Aber damit ist die Liste der Begleitschiffe noch nicht erschöpft. Hat doch der amerikanische Kriegsminister schon den Bau eines besonderen Kabelschiffs angeordnet, das in die Kriegsmarine eingereiht werden soll und wenn nöthig, auch als Transportschiff zu verwenden sein wird. Dass man im Fall von längeren Seekriegen auch auf Kranken- und Hospitalschiffe Bedacht nehmen muss, soll nur nebenbei erwähnt werden. Je zerstörungsgewaltiger und furchtbarer die neuzeitlichen Kriegsschiffe werden, desto abhängiger sind sie von einem Tross von Specialschiffen, der ihnen die Mittel bietet zur fortwährenden Verwendung ihrer drohenden Vernichtungswerkzeuge.

Deutschland hat bisher den Bau von Bei- und Specialschiffen noch nicht vorgesehen, steht es doch erst im Begriff sich eine Flotte, die dieses Namens werth ist, zu schaffen. Aber je mehr das Verständniss von der Wichtigkeit und den Aufgaben der vaterländischen Hochseeflotte in den breiten Massen des Volkes wächst, desto sicherer wird man es auch nicht gewissermassen dem Zufall überlassen, ob im Kriegsfall passende Kauffahrteidampfer als Trossschiffe zu haben sind, sondern man wird den Bau solcher Specialschiffe schon im Frieden ins Auge fassen.

## Einige Bemerkungen über Schulschiffe.

Bekanntlich ist schon seit längerer Zeit in nautischen Kreisen die Frage angeregt und erörtert worden, ob es nicht nothwendig sei, in anderer Weise wie bisher für die Ausbildung unseres seemännischen Nachwuchses zu sorgen, und es ist mit Freuden zu begrüssen, dass sie auch vom »Nautischen Verein zu Hamburg« am 6. d. M., wie nicht anders zu erwarten war, im bejahenden Sinne beantwortet worden ist. Wenn im Verein Deutscher Steuerleute der geplanten Einrichtung anscheinend weniger Sympathie entgegengebracht wird, vielmehr der vor 1870 in Hamburg geltenden gesetzlichen Bestimmung, nach welcher jedes Segelschiff eine seiner Grösse entsprechende Anzahl von Schiffsjungen an Bord nehmen musste, das Wort geredet wurde, so sind die dafür angegebenen Gründe doch keineswegs stichhaltig. Es wurde nämlich zunächst der grössere Kostenpunkt, der den Rhedereien aus der Unterhaltung eines Schulschiffes erwächst, und der ja nicht zu leugnen ist, gegenüber dem empfohlenen, früheren Gebrauchthum hervorgehoben. Was diesen anbelangt, so ist zunächst in Betracht zu ziehen, dass der Beitrag jeder einzelnen Rhederei in grösseren Seestädten, und nur solche dürften hier in Betracht kommen, kein erheblich höherer werden wird, wenn man die grossen Vortheile in Erwägung zieht, die durch Schulschiffe erlangt werden können. Heute, wo die Besatzungen unserer Handelsschiffe auf ein Mindestmaass herabgedrückt sind, kann auf ihnen ein unbefahrener Schiffsjunge



keine zweckentsprechende Unterkunft mehr finden, weil er nicht in der Lage ist, seinen Platz, der eben einen ganzen Mann erfordert, auszufüllen, und wenn wirklich ein solcher Junge an Bord genommen wird, so dient er eben dem Capitän und den Officieren lediglich als Cajütsjunge und den Matrosen als Spielvogel, von einer seemännischen Ausbildung kann auf der ersten Reise kaum die Rede sein, weil er zu seemännischen Arbeiten gar nicht, oder doch nur in verschwindend kleinem Maasse herangezogen wird. Die Verhältnisse haben sich seit 1870 eben zu wesentlich geändert, damals war die Besatzung zahlreicher, und die Schiffe selbst waren kleiner, auch fand man eine bessere Fachbildung unter den Matrosen, daher konnte mehr Zeit und Mühe auf die Ausbildung der Schiffsjungen verwandt werden, und dies geschah auch, weil sie hergebrachte Sitte war. Das ist nun aber mit der Zeit völlig aus der Mode gekommen; denn es giebt jetzt Schiffe, auf denen nur Vollmatrosen an Bord sind, die selbst wenig Matrosenarbeit gelernt haben; nur vereinzelt befindet sich noch ein Leichtmatrose unter der Besatzung. Unter solchen Umständen ist es kein Wunder, dass unser seemännischer Nachwuchs verkümmert und ein Mangel an tüchtigen Seeleuten fühlbar geworden ist, der in absehbarer Zeit zu einer empfindlichen Schädigung unserer Schifffahrt führen muss. Die Erkenntniss dieser traurigen Thatsache führte zur Errichtung der hamburgischen Seemannsschule; aber auch diese ist, wie der Erfolg gezeigt hat, bei ihrer jetzigen Einrichtung nicht in der Lage, unsern angehenden jungen Seeleuten die seemännische Ausbildung in erwünschter Weise zu geben. Hierzu sind vorzugsweise in Fahrt befindliche Schulschiffe geeignet, die nur diesen Zweck verfolgen und eine auserlesene Besatzung an Bord haben, um die Schiffsjungen in allen Zweigen ihres praktischen Berufs ausbilden zu können. Da solche Schiffe nicht wie die Handelsschiffe zur See gehen, um Geld zu verdienen, sondern nur, damit die Besatzung im Manövriren und in allen sonstigen seemännischen Vorrichtungen erfahren werde, so können sie in dieser Beziehung unvergleichlich mehr leisten, als die Handelsschiffe und werden uns nach wenigen Jahren einen tüchtigen Nachwuchs an brauchbaren Seeleuten herangebildet haben. Der Vortheil, der unseren Rhedereien daraus erwachsen wird, darf nicht nach den erstmaligen Anschaffungs- und späteren Unterhaltungskosten für diese Schiffe einseitig beurtheilt werden, vielmehr ist der grosse Nutzen in Erwägung zu ziehen und voll zu würdigen, den eine tüchtige Besatzung dadurch gewährt, dass durch ihre Umsicht und Sachkenntniss Verluste an Segeln und an der Takelage vermindert, sowie Zusammenstösse und Totalverluste seltener werden. Man bedenke, dass, wenn der Verlust auch nur eines einzigen grossen Schiffes mit werthvoller Ladung und seinem unschätzbaren Gute an jungen, hoffnungsvollen Menschenleben durch diese bessere Ausbildung vermieden würde, schon die Kosten eines Schulschiffs mit Zinseszinsen aufgewogen wären.

Damit aber ist der Nutzen der Schulschiffe nicht erschöpft, denn auch unsere Kriegsflotte hat ein grosses Interesse an der practischen Ausbildung unserer Seeleute, da sie einer grossen Anzahl bedarf zur Besatzung ihrer Schiffe, die unserm Vaterlande im Falle der Noth gegen unsere Feinde Schutz bieten sollen. Wie viel überlegener eine tüchtige, seemännische Ausbildung seiner Mannschaft aber ein Schiff seinem Gegner macht, der über eine solche nicht verfügt, braucht dem Fachkundigen nicht weiter erklärt zu werden. Wir stärken also gleichzeitig mit der besseren fachmännischen Ausbildung unserer jungen Seeleute unsere Flotte, d. h. unsere Wehrkraft zur See, und liefern damit einen Baustein zur Befestigung der Macht und Grösse unseres Vaterlandes.

Aber noch nach einer anderen Seite hin könnten Schulschiffe nutzbringend wirken. Wenn nämlich unsere angehenden Steuerleute auf den Navigationsschulen in den theoretischen

Lehren ihres Faches vollständig ausgebildet sind, so fehlt ihnen immer noch die practische Uebung in der Anwendung des Erlernten. Diese muss sich der junge Officier in der Praxis mit Mühe und Noth aus eigener Kraft erwerben, denn nur selten findet er dabei Hülfe von seinen erfahreneren Collegen; oft scheitert dabei seine Kenntniss aus Mangel an Uebung, und er wird die Ursache eines Unfalls. Auch hier könnten Schulschiffe Wandel schaffen, wenn den so weit vorgebildeten Steuermannschülern Gelegenheit geboten würde, während eines der letzten Monate des Cursus den Unterricht unter Anleitung eines Navigationslehrers an Bord des Schulschiffes zu vollenden. Hier könnte ihn in durchaus mustergültiger Weise gelehrt werden, wie die erworbenen theoretischen Kenntnisse in der Praxis zu verwerthen sind, hier könnte er unter Aufsicht des Lehrers selbst astronomische Beobachtungen ausführen und die gewonnenen Resultate auf ihre Zuverlässigkeit prüfen, kurz, hier würde er in der Zeit eines Monats eine practische Ausbildung als Steuermann erlangen können, wie sie in der practischen Seefahrt zu erwerben ihm in einem Jahre nicht möglich ist. Die Folge würde sein, dass die Einjährig-Freiwilligen bei der Kaiserlichen Marine viel mehr würden leisten können, als es heute der Fall ist; bei ihrem späteren Eintritt in die Handelsflotte sind sie dann aber auch ihrer Stellung bedeutend mehr gewachsen, da sie dann völlig vorbereitet in den neuen Beruf eintreten. Ausserdem würde die stetige Uebung in der Ausführung astronomischer Beobachtungen und Berechnungen, die auf dem Schulschiffe vorzugsweise gepflegt werden könnten, den jungen Leuten eine Gewandtheit verleihen, wie sie am Lande nicht erworben werden kann, und diese würde wieder in der Praxis eine grössere Ausnutzung derjenigen Vortheile zur Folge haben, die sorgfältig ausgeführte astronomische Beobachtungen gewähren.

Wenn ich im Vorstehenden versucht habe, den von vielen Seiten bereits erwähnten Gründen für die Nothwendigkeit der Schulschiffe einige neue Gesichtspunkte hinzuzufügen, so hoffe ich, dass diese ein Scherfflein zur baldigen Einrichtung dieser Schiffe beitragen mögen.

Theodor Lünig, Königl. Navigationslehrer.

## Landhaie im Auslande.

Das schändliche Treiben vieler Heuerbaase, besonders der in den Vereinigten Staaten, hat die englische Regierung bewogen, auf Grund von Consularberichten ein Blaubuch über diese scandalösen Verhältnisse herauszugeben. Es dürfte sich empfehlen, dass die in dem Blaubuch kundgegebenen Ansichten auch in Deutschland die weiteste Verbreitung finden. Wenn auch das System der Landhaie in unseren Häfen dank der wohlorganisirten Polizei und dank der Thätigkeit der von vielen Rhedereien eingerichteten Heuerstellen nicht die Blüten treiben kann, wie im Auslande, so dürfen wir doch nicht vergessen, dass eine grosse Zahl unserer Landsleute eben so sehr den Schlichen und Kniffen der Landhaie zum Opfer fällt, wie es bei den Engländern der Fall ist. Es sind nicht allein die unteren Kategorien der Seeleute, die unter dem Unwesen leiden, sondern auch die Steuerleute und Capitäne sind den grössten Unannehmlichkeiten, ja sogar Gefahren ausgesetzt, während gleichzeitig den Rhedern durch das genannte System oft die empfindlichsten pecuniären Nachtheile erwachsen. Das einzig unfehlbare Mittel, dem Unwesen der Heuerbaase zu steuern, ist leider nicht anwendbar, weil es sofort die ganze Seefahrt lahm legen würde. Dieses Mittel ist die Beseitigung des Handgeldes vor dem Antritt der Reise. Sofort nach Einführung einer derartigen Maassregel würde eine Leutenoth entstehen; denn der Seemann kann eine Reise nicht antreten, ohne sich für dieselbe die nöthigen Ausrüstungsgegenstände anzuschaffen.

Ausserdem wird aber auch der beste Seemann es nicht immer vermeiden können, seinem Hauswirth, mag er nun Seemannshaus, Schlafbaas oder Vermiether heissen, einen Betrag schuldig zu sein, den er vor Antritt einer neuen Reise begleichen muss. Wir müssen noch bemerken, dass wir, wenn wir von Heuerbaasen sprechen, sowohl diese speciell, als auch die Schlafbaase sowie deren »Runner« meinen. Es ist ein merkwürdiges Zusammentreffen, dass die englische Regierung zu einer Zeit ein Blaubuch über das Unwesen der Heuerbaase herausgibt, in der eine Reihe von Streitigkeiten zwischen Rhedern und Heuerbaasen in den Vereinigten Staaten entstanden sind. Durch eine Aenderung in den Gesetzen jenes Landes, der nebenbei bemerkt in dem Blaubuch warm das Wort geredet wird, ist den Heuerbaasen eine ernste Schwierigkeit erwachsen. Bisher konnten diese Herren für jeden Mann zwei Monate Vorschuss oder doch den weitaus grössten Theil davon in die Tasche stecken, während nach dem neuen Gesetz nur ein Monat Handgeld gezahlt werden darf. Selbstverständlich haben aber die Landhaie schon einen Weg gefunden, das Gesetz zu umgehen und sich schadlos zu halten.

Dafür folgendes Beispiel: Von dem Capitän eines englischen Schiffes wurde in einem Hafen an der Westküste von Nordamerika für die Beschaffung von sieben Mann die Summe von 200 £ gefordert. Soweit hat es kommen müssen, um die Rheder aus ihrer Ruhe aufzurütteln. Sie scheinen zum Glück in den vorliegenden Fällen als Sieger über die Heuerbaase hervorgegangen zu sein. Aber die Baase sind dort zu schlau und zu gewissenlos, als dass sie nicht immer wieder hochkommen sollten. Es giebt deshalb viele Leute, die das Unwesen der Heuerbaase für ein nothwendiges Uebel halten, weil es nach ihrer Meinung eben nicht auszurotten ist und weil selbst keine Maassnahmen der Regierungen das Weiterbestehen desselben verhindern können. Wenn diese Leute mit ihrer Meinung Recht hätten, was wir ungern zugeben möchten, so steht doch fest, dass vieles zur Beschränkung des Übels geschehen kann. Aus den kürzlich in Amerika ausgebrochenen Streitigkeiten geht hervor, dass die Rheder der Meinung sind, dass die von den Heuerbaasen geleisteten Dienste keineswegs im Verhältniss zu der von ihnen nicht allein geforderten, sondern auch erhaltenen Bezahlung stehen und dass die Landhaie je eher desto lieber gezwungen werden müssen, sich auf andere Weise ihr Brot zu verdienen. Wir wollen hoffen, dass alle Rheder, die direct oder durch ihre Beauftragten irgend welche geschäftlichen Beziehungen mit den Heuerbaasen unterhalten, nach den erfolgten Erörterungen daran denken werden, dass diese Beziehungen ihrer unwürdig sind. Möglicherweise haben sie Annehmlichkeiten durch ihre Verbindung mit den Landhaaien, aber sie müssen bedenken, dass sie dadurch, dass sie überhaupt Beziehungen zu Leuten unterhalten, deren Geschäft ebenso ehrlos wie Schaden bringend ist, diesen einen gewissen Anschein von Einfluss und Wichtigkeit verleihen. Das Blaubuch hebt hervor, dass eine gewisse Classe von Schiffsführern nicht allein dem Unwesen der Heuerbaase keinen Widerstand entgegensetzt, sondern vielmehr dasselbe unterstützt. Viele Capitäne erhalten einfach von den Heuerbaasen ein Douceur. Es heisst dann, der Capitän sei so ungenügend besoldet, dass er jede sich bietende Gelegenheit ergreifen muss, um etwas nebenbei zu verdienen. Wenn es Capitäne giebt, die auf einem moralisch so niedrigen Standpunkt stehen, dass sie das Wohlergehen des Seemannes einem lumpigen Verdienst, oder sagen wir Trinkgeld, zu opfern bereit sind, so ist es die Pflicht der Rheder, einem derartigen Geschäft entgegen zu treten. Welche Rolle bei der ganzen Transaction spielt nun aber der Seemann im Auslande? Zweifellos giebt es träge und unverbesserliche Subjecte unter ihnen; aber solcher bedarf es eben, um ein derartiges Unwesen zu ermöglichen. Der ordentliche, anständige Seemann, und gottlob ist diese Classe noch nicht ausgestorben, bringt den Landhaaien wenig

ein. Der Lump dagegen, der, sobald er dazu aufgefordert wird, desertirt und bereit ist, die verdiente Heuer preiszugeben, um nur ein Paar Tage an Land bummeln zu können, das ist der Mann nach dem Herzen des Heuerbaases. Dass sie später unter den denkbar ungünstigsten Verhältnissen wieder mustern müssen und dass sie bei der Rückkehr nach Europa wahrscheinlich mit einer Heuer von 1 sh. den Monat abbezahlt werden, wollen solche Leute natürlich nicht bedenken. Der Werth eines solchen Mannes an Bord des Schiffes ist natürlich sehr fraglich. Aber das unselige System der Landhaie bringt immer mehr derartige Existenzen hervor und verschafft vor allen Dingen den Segelschiffen eine Mannschaft, die den ganzen Seemannsstand zu discreditiren geeignet ist. Der Mangel an ordentlichen Jungen, die sich dem Seemannsstand widmen wollen, ruft jetzt schon in betheiligten Kreisen die höchste Beunruhigung hervor.

Kann man es aber anständigen Leuten verdenken, dass sie nach dem Lesen derartiger Berichte wenig geneigt sind, ihre Söhne auf See gehen zu lassen?

Auf die von vielen Seiten gemachten Vorschläge, die besonders besseres Essen, bessere Wohnräume, Landurlaub usw. betreffen, wollen wir nicht näher eingehen, wenn wir auch anerkennen müssen, dass derartige Vorschläge wohl der Prüfung werth sind. Die Consuln im Auslande haben die beste Gelegenheit, sich über die Verhältnisse der Seeleute zu informieren, und werden in ihrer sowohl relativ unabhängigen, als auch verantwortlichen Stellung sich nicht dazu begeben, falsche Berichte über die Lebensweise sowie die Behandlung der Seeleute im Allgemeinen einzuschicken. Sämmtliche Consulatsberichte stimmen aber darin überein, dass das Heuerbaasunwesen als grösster Krebschaden beschränkt und womöglich aus der Welt zu schaffen ist. Hierzu ist eine grosse Zahl von Vorschlägen eingegangen, von denen manche nicht ausführbar sind. Als Hauptpunkt wird aber festzuhalten sein, dass irgend welche Umstände, die es ermöglichen, dass die Rheder oder die Capitäne durch das Desertiren von Seeleuten einen pecuniären Vortheil haben, der allgemeinen Wohlfahrt schaden. Dem Capitän müsste grössere Macht in die Hand gegeben werden, um weggelaufene Seeleute wieder einzufangen. Wie die Verhältnisse jetzt liegen, ist er meistens dazu nicht im Stande, denn er ist ja dabei allein von der Willfährigkeit der betreffenden Hafenbehörde abhängig. Ebenso wie dem Capitän die Macht gebührt, missliebige gewordene Leute von Bord zu entfernen, so müsste auch der weggelaufene Seemann dem auf ordnungsmässigem Wege Abgemusterten gegenüber im Nachtheil sein. Die Landhaie aber würden, wenn ihnen immer wieder Hindernisse in den Weg gelegt werden, endlich zu der Erkenntniss kommen, dass sich das Geschäft nicht mehr lohnt.

Viele von den in dem Blaubuche angeführten Vorschlägen, von denen wir leider nur wenige anführen konnten, sind wohl der Beachtung der betreffenden Behörden werth, und wir hoffen, dass die Regierungen auf die Verminderung der scandalösen Zustände hinwirken werden. Wir haben, so schreibt die »W.-Ztg.«, auch das Vertrauen zu den Rhedern, dass sie sich gerne allen Maassnahmen der Behörden unterwerfen werden, die zur Ausrottung so demoralisirender Verhältnisse dienen können.

## Schiffbau.

**Stapellauf.** Der erste deutsche Cabeldampfer ist auf der Werft von J. Dunlop & Co. in Port Glasgow vom Stapel gelassen; er erhielt den Namen »von Podbielski«. Der Dampfer ist von den Norddeutschen Seecabelwerken Köln a. Rh. in Auftrag gegeben. Heimathshafen

des Dampfers wird Nordenham. Die Dimensionen sind: 255×35×16. Die Ladefähigkeit incl. Bunkerkohlen (280 Tons) wird 1300 Tons und die contractmässig ausbedungene Geschwindigkeit bei 12,5 Fuss Tiefgang 13 Knoten betragen. Der Dampfer erhält Doppelschrauben und Maschinen von 1600 Pferdestärken. Er wird mit drei wasserdichten Cabeltanks von 18 628 Cubikfuss nutzbarem Raum sowie mit fünf wasserdichten Schotten versehen, von denen zwei, die des Maschinen- und Kesselraumes, bis zum Spardock reichen werden. Die grossen Wasserballasttrimmtanks ruhen auf Bodenwrangen. Das Schiff erhält ein grosses Laboratorium. Es soll zum Legen von Küstencabeln und zum Ausbessern bereits gelegter Cabel dienen.

**Stapellauf.** Von der Werft der Oderwerke Stettin wurde am 11. November ein für die Rhederei Alb. Stenzel & Rolke, Stettin, erbauter Frachtdampfer von 2000 Tons Tragfähigkeit vom Stapel gelassen. Der Dampfer, der den Namen »Rhenania« erhalten hat, ist 72,6 m lang und 10,92 m breit.

**Stapellauf.** Ein von Dampfschiffskabot Aerö in Aereskjöbing bei der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft in Auftrag gegebener Schraubendampfer von 87'6"×17'8"×7'11" lief am 14. November in Anwesenheit der Vertreter obiger Rhederei glücklich vom Stapel. Das Schiff erhielt den Namen »Aerö«.

**Stapellauf.** Für die Deutsch-Ost-Afrika-Linie wurde am 14. November auf der Werft von Joh. C. Tecklenborg A.-G. in Geestemünde ein kleiner Küstendampfer vom Stapel gelassen, welcher den Namen »Adjutant« erhielt. Der ca. 500 Tons grosse Schraubendampfer ist 148' Fuss lang, 26' breit und 10'9 1/2" tief. Er soll in Chinde stationirt werden, um von da aus die Passagiere und Ladung, welche die Dampfer der Ost-Afrika-Linie für diesen Platz überbringen, abzuholen, da die Dampfer wegen ihres Tiefganges die vor dem Hafen liegende Barre nicht passiren können.

**Probefahrt.** Der auf der Werft der Actengesellschaft »Neptun«, Rostock, für die Rhedereifirma E. Russ in Hamburg erbaute Stahlfrachtdampfer »Martha Russ« machte am 8. November Probefahrt, die einen günstigen Verlauf nahm. Die Maschine indicirte an 800 PS., wodurch eine Geschwindigkeit von 10 Sm. erreicht wurde.

**Probefahrt.** Der auf der Werft der Oderwerke, Stettin, für die Firma Th. Rodenacker in Danzig erbaute, 750 Tons grosse Frachtdampfer »Emil Berenz« machte am 8. Novbr. eine Probefahrt nach dem Haff, die ein in jeder Beziehung zufriedenstellendes Resultat ergab. Der Dampfer, der mit einer Maschine von 600 indic. Pferdestärken ausgestattet ist, entwickelte eine Fahrgeschwindigkeit von 11 Knoten.

## Vermischtes.

**Ueber die Anlage eines neuen Seehafens in der Nähe Hamburgs** geht folgende Mittheilung durch die Presse: Verschiedene Consortien von Capitalisten haben schon seit Jahren mit den Besitzern der sogen. »Hohenschaar«, jener grossen und langgestreckten Elbinsel, die von der Kattwyk an, Altonawärder gegenüber bis zum Reiherstieg, das rechte Ufer der Süderelbe bildet, über den Ankauf des Terrains zu industriellen Zwecken verhandelt. In den letzten Tagen ist nun der grösste Theil von Hohenschaar in andere Hände übergegangen und zwar in der Hauptsache in den Besitz der

preussischen Seehandlung, jenes halbstaatlichen, seit 1848 dem preussischen Finanzministerium unterstellten Institutes, das im Jahre 1772 vorzugsweise zur Hebung des überseeischen Handels errichtet wurde. Nur drei Grundbesitzer von Hohenschaar haben ihren Besitz noch nicht verkauft. Die Verhandlungen sind recht geheim gehalten worden, denn die Mittheilung von dem Verkaufe kam selbst sonst gut orientirten Kreisen überraschend. Ebenso verlautete bis jetzt nichts Positives darüber, welche Zwecke die Seehandlung und das damit verbundene Consortium mit der Erwerbung des Terrains verfolge. Das Dunkel klärt sich jetzt aber etwas und von gut unterrichteter Seite wird mitgetheilt, dass im Wesentlichen das Terrain als eine preussische Verlängerung bezw. Ausdehnung der Hamburger Hafenanlagen auf Kuhwärder und der industriellen Anlagen auf Neuhoft zu betrachten sei, dass man auf der Hohenschaar nicht allein Quaianlagen, sondern auch Lagerhäuser bezw. Werften zu errichten beabsichtige. — Schon seit längerer Zeit wurden die sehr schönen, aber wegen der zu kleinen Schleuse und der recht bedenklichen Wasserverhältnisse der Süderelbe wenig ausgenutzten Hafenanlagen Harburgs regierungsseitig einer gründlichen Untersuchung unterzogen, welche Prüfungen vermuthlich in irgend welcher Beziehung zu dem Harburg so nahen Hohenschaarprojecte stehen dürften. Natürlich entziehen sich Einzelheiten bis jetzt noch einer näheren Beurtheilung, und es ist auch nicht sicher, ob nicht ausser der Seehandlung in grösserem Umfange auch noch Privateapitalisten auf der Hohenschaar betheiligt sind. Dies ist sogar sehr wahrscheinlich. Recht glücklich ist die Lage des neuen Terrains, zumal die neuen Hamburger Hafenanlagen eine Vertiefung des früher stets an Versandung leidenden Köhlbrandes bedingen. Oberhalb des Köhlbrandes folgt die Einengung des Stromes zwischen Neuhoft und Walterschof mit starker Strömung und dementsprechend grosser Wassertiefe; der früher viel Sand bringende, vom Reiherstieg zum Köhlbrandarme der Elbe führende Elbarm, die »Kette«, ist seit mehreren Jahren durch Querstacks geschlossen, also ungefährlich. Die nächsten bedeutenderen Sandbänke liegen erst bei Moorburg oberhalb der Gabelung von Süderelbe und Köhlbrandarm. Da nun voraussichtlich die neuen Anlagen ihre Zugänge später unterhalb der Moorburger Sande erhalten dürften — auch vom Reiherstieg aus würden die Anlagen erreichbar sein — so würden die Sandbänke dem Project in keiner Weise hinderlich sein. Es dürfte kaum daran zu zweifeln sein, dass die neuen Anlagen der Hohenschaar ebenfalls gleich den Hamburger Hafenanlagen, Freibafengebiet, Zollaushand werden.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyds sind in der Zeit vom 1.—31. Oct. 1899 und 1898 folgende Seeschäden gemeldet worden: Totalverluste erlitten 25 Dampfer, 110 Segler 1898 u. 35 Dampfer, 92 Segler 1899, Beschädigungen: 489 Dampfer, 295 Segler in 1898 und 404 Dampfer und 313 Segler 1899. Nach Flaggen geordnet gingen im September 1899 folgende Schiffe verloren: Amerikanische 5 Dampfer, 7 Segler; brasilianische 2 Dampfer; britische 12 Dampfer, 20 Segler; chilenische 1 Segler; dänische 2 Dampfer, 5 Segler; deutsche 1 Dampfer, 5 Segler; französische 1 Dampfer, 2 Segler; griechische 3 Segler; haitische 1 Dampfer; italienische 1 Dampfer, 3 Segler; Japanische 1 Dampfer; niederländische 2 Segler; norwegische 4 Dampfer, 17 Segler; portugiesische 1 Segler; russische 1 Dampfer, 8 Segler; schwedische 2 Dampfer, 14 Segler; spanische 1 Segler; türkische 1 Segler und unbekannt 2 Dampfer, 2 Segler.

**Prüfungswesen.** In Altona wird am 13. December d. J. mit einer Seeschiffer-Prüfung für grosse Fahrt begonnen werden.



**Hafenabgaben in Emden.** Laut Bekanntmachung der Königl. Wasserbauinspektion in Emden wird die unter B I des Tarifs für den Emdener Hafen vorgesehene, im voraus zu zahlende Abfindungssumme für das Kalenderjahr 1900 wie folgt festgestellt: Es werden erhoben 1) von Schiffen bis zu 40 cbm. N.-R. 50  $\delta$  für jede cbm. N.-R.; 2) von Schiffen über 40 bis einschliesslich 100 cbm. N.-R. 60  $\delta$  für jede cbm. N.-R. Diese Sätze gelten ohne Rücksicht auf die Zahl der Fahrten; 3) von Schiffen über 100 cbm. N.-R. und bei mindestens 50 Fahrten 2  $\delta$  für jede cbm. N.-R. und jede Fahrt. Im letzten Falle haben die Rhedereien die Zahl der Fahrten, für die sie im voraus bezahlen wollen, vorher anzugeben. Wird in Wirklichkeit diese überschritten, so ist am Schlusse des Jahres eine entsprechende Nachzahlung zu leisten; eine Vergütung wird indessen nicht gewährt, falls diese Zahl in Wirklichkeit nicht erreicht wird.

**Entlöschung von Kohlenladungen in Masnedsund.** Der »Norliak Skipsrederforening« wird von einem norwegischen Dampfschiffsführer, der unlängst eine Ladung Kohlen in dem Hafen von Masnedsund auf Seeland, Dänemark, löschte, Folgendes gemeldet: Meine »Chartepartie« war die gewöhnliche des englischen »Chamber of Shipping« und es war darin festgestellt, dass die Kohlenladung so rasch gelöscht werde als das Schiff die Ladung liefern könnte. Der in Frage stehende Dampfer pflegte seine Kohlenladungen durchschnittlich in 2 $\frac{1}{2}$  bis 3 Tagen zu löschen, es wurden dazu jedoch in Masnedsund tatsächlich 1 $\frac{1}{2}$  Tage mehr gebraucht. Wie der Capitän ferner meldet, verlangte er nun auf Veranlassung seines Rheders Liegegeld; der Empfänger jedoch, der offenbar in dem Glauben stand, dass die Bestimmung »so schnell wie das Schiff liefern kann« gleichbedeutend sei mit dem Begriff »so schnell der Empfänger die Ladung abnehmen kann«, verweigerte die Bezahlung des verlangten Liegegeldes und machte dagegen u. a. Folgendes geltend: »Das Dampfschiff ist mit der gewöhnlichen Schnelligkeit und ohne Aufenthalt gelöscht. Der durch das Umwechselln der Eisenbahnwagen verursachte Aufenthalt ist für alle anderen in Eisenbahnwagen löschende Schiffe auch nicht anders. Die Achterluke wurde ebenso zeitig leergelöscht wie das Vorderschiff. Der Platz am Quai, an dem der Dampfer löschen sollte, gestattete keinen weiteren »Löschgang« in der Achterluke, indem dort kein Platz mehr war, für einen fünften Eisenbahnwagen. Ein solcher weiterer Gang würde somit die Entlöschung der Kohlenladung auch nicht beschleunigt haben und die Forderung der Rhederei ist daher als gänzlich unberechtigt anzusehen und auf das Bestimmteste gegen dieselbe zu protestieren.« Das Bureau der »N. S. Fg.« fügt Obigem noch hinzu: Es zeigt sich hieraus deutlich, dass man gewisse Ladungen im Hafen von Masnedsund nicht so rasch entgegennehmen kann, als ein Dampfschiff sie zu liefern im Stande ist. Dennoch aber übernimmt man dort eine solche Verpflichtung, verweigert dann aber nachher die Bezahlung von Liegegeld. Es sollte daher jeder Dampfschiffsrheder, der ein Schiff nach dem genannten Hafen oder einem anderen Hafen mit ähnlichen Verhältnissen verfrachtet, um Unannehmlichkeiten und Streit vorzubeugen, so wie sicher zu gehen, wann er sein Schiff wieder disponibel haben kann, stets eine ganz genau bestimmte Dauer der Löszeit bedingen, damit er, wenn diese abgelaufen ist, unbestritten und ohne Gegenrede das usancemässige Liegegeld verlangen könnte.

## Kleine Mittheilungen.

Russisch-baltische Eisenbahn-Gesellschaften haben nach »Fairplay« zur Errichtung regularer Dampferverbindungen folgende Contracte geschlossen: 1) mit der D.-Ges. »Argo«, Bremen, für eine reguläre Linie zwischen Reval, Nowy Port

und den Rheinhäfen Cöln, Düsseldorf, Duisburg und Emden. 2) mit der D.-Ges. »Neptun«, Bremen, für einen Dampferdienst zwischen Riga und den unter (1) erwähnten Rheinhäfen. 3) mit der Vereinigten D.-Ges., Copenhagen, für die Verbindungen Amsterdam-Bremen und Riga-Libau. 4) mit der Firma Alfred Christensen für eine Verbindung Rotterdam-Bremen und Libau und 5) mit der Finnischen D.-Ges. für eine reguläre directe Linie Newcastle-Reval.

Aus Wiborg wird gemeldet, dass beabsichtigt sei, während des kommenden Winters mit Hilfe von Eisbrechern eine ununterbrochene Wasserverbindung zwischen Reval und Cronstadt aufrecht zu erhalten. Die Fahrrinne, deren Herstellung wohl vom Eisbrecher »Jermack« erwartet wird, soll eine Breite von 90' haben.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 13. November. Unter den Eingängen ist ein Brief von Herrn Capt. z. See Chüden, Reichscommissar beim Seeamt zu Bremen, zu bemerken. Der Schreiber erwähnt, dass er bereits vor sieben Jahren unter dem Titel »Unsere Waisenknaben und der Seemannsberuf« lebhaft in der hamburgischen Tagespresse für die Errichtung von Schulschiffen Propaganda gemacht habe. Zur Aufnahme als Mitglieder werden vier Herren vorgeschlagen. Den Verein beschäftigt sodann die weitere Berathung der Schulschiffsfrage. Es greift zunächst eine sehr erregte Debatte über die Frage der Ausbildung der Zöglinge Platz und in Zusammenhang damit wird auch über die Ausbildungskosten gesprochen, um schliesslich durch bejahende Beantwortung folgender Frage an der Hand des bereits in voriger Sitzung benutzten Fragebogens das Thema weiter zu berathen. Der Wortlaut der Frage: »Genügt es, die Zöglinge praktisch seemännisch auszubilden, ohne auf ihre Ausbildung zu Schiffs-officieren besondere Rücksicht zu nehmen?« Die weitere Frage: »Wie stark und in welcher Weise eingetheilt muss die Besatzung des Schulschiffes sein?« wird nach kurzem Meinungsaustausch folgendermassen beantwortet: »Das Personal muss dem Lehrplan und den seemännischen Erfordernissen angemessen sein.« Auf die Frage nach der Dauer des Ausbildungscurses findet der Verein folgende Antwort: »Der Ausbildungskursus für jeden Zögling, der seiner Schulpflicht genügt hat, muss mindestens ein Jahr dauern, vorbehaltlich gewisser von der Verwaltung zu gewährender Ausnahmen.«

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 15. November. Eingegangen ist ausser dem deutschen nautischen Almanach ein Schreiben von dem Stettiner Seeschifferverein, dem der Bescheid des preussischen Ministers für Handel und Gewerbe, auf die seitens des Verbandes geführten Klagen über die mangelhafte Befuerung des Fehmarn-Belt zugesandt war. Bekanntlich hatte der Minister die Beschwerden deshalb nicht für stichhaltig genug gehalten, weil bisher in Sprüchen deutscher Seeämter die Unzulänglichkeit der Befuerung nicht gerügt worden war. Der Stettiner Verein äusserte, dass er bei aller Hochachtung vor den juristisch gebildeten Vorsitzenden deutscher Seeämter, ihnen doch die Kenntniss nothwendiger practischer Erfahrung absprechen müsse. Er werde sich mit allen zu Gebote stehenden Mitteln dagegen sträuben, die alleinige Competenz der Seeämter in dieser Angelegenheit anzuerkennen. Nachdem sich der Verein mit verschiedenen internen Angelegenheiten beschäftigt hatte, theilte der Vorsitzende mit, dass am 25. November das Stiftungsfest, zu dem zahlreicher Besuch erwartet wird, abgehalten werde.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 9. November abgehaltenen Versammlung, welche unter Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurden drei Herren zur Aufnahme in den Verein vorgeschlagen. An Eingängen waren zu verzeichnen: Schreiben von Falmouth, Shanghai und hier. Verhandelt wurde sodann über Punkt 2 des Rundschreibens vom Vorsitzenden des »Deutschen Nautischen Vereins«, betreffend das Heimschaffungsgesetz und die Verpflichtung zur Mitnahme straffälliger Seelente. Es wurde in der Versammlung darauf aufmerksam gemacht, dass auf Schiffen, selbst auf solchen, die durch einen Contract mit der Regierung sich bereits zur Mitnahme straffälliger Seelente verpflichtet hätten, ein geeigneter Ort für die Isolirung der letzteren nicht vorhanden sei. Die Einschliessung und Bewachung eines solchen Gefangenen könne daher immer eine nur höchst mangelhafte sein, und seien der Capitän und die Officiere unter keinen Umständen in der Lage, eine Verantwortung für ein etwaiges Entweichen zu übernehmen. Wenn man weiter betrachte, dass wahrscheinlich die eine oder andere Person der Mannschaft den Gefangenen bei einer Entweichung mehr oder weniger behülflich sein werde, so müsse von vornherein jede Verantwortlichkeit für Capitane und Officiere abgelehnt werden. Die Versammlung sprach sich also dahingehend aus, dass, wenn auch dieses Gesetz für die Regierung zweifellos sehr erwünscht sei, doch den an Bord vorliegenden Verhältnissen Rechnung getragen und Capitane und Officiere von jeglicher Verantwortlichkeit befreit werden müssten. Nur unter dieser Bedingung sei das Gesetz annehmbar. Hierauf erfolgte eine Besprechung über verschiedene interne Angelegenheiten und wurde dann die Versammlung geschlossen.

### Frachtenberichte.

#### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 3. November 1899.

Im Laufe der verflossenen Woche haben zahlreiche Vercharterungen in Getreideräume stattgefunden; allerdings leider zu ständig abnehmenden Raten. Stände nicht der fortgesetzte Wagenmangel, über den schon früher berichtet ist, als drohendes Gespenst am Horizont, die letzten Abschlüsse würden eine steigende Tendenz gezeigt haben. Baumwollverschiffungen im Golf und den atlantischen Häfen sind ebensowenig lebhaft, wie die Raten hoch; der Artikel findet nur in geringer Quantität Absatz. Auch in anderen Waarengattungen lässt das Geschäft zu wünschen übrig. — Der Segelschiffmarkt hat wie früher dasselbe Aussehen, feste Raten, begrenztes Geschäft. Die einzige Mittheilung von einigem Interesse ist der Abschluss einer Anzahl Schiffe mit Kisten-Oel nach dem fernen Osten zu vollen Raten, die in einzelnen Fällen einen Aufschwung von  $\frac{1}{2}$ —1 Cent bedeuten.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	4d	25/	17/6	15/
London,	4d	22/6	17/6	15/
Glasgow,	4 $\frac{1}{2}$ d	25/	17/6	15/
Bristol	4 $\frac{1}{2}$ d	25/	17/6	15/
Hull	4 $\frac{1}{2}$ d	25/	17/6	15/
Leith	4 $\frac{1}{2}$ d	22/6	17/6	17/6
Newcastle	4 $\frac{1}{2}$ d	25/	15/	15/
Hamburg	62 $\frac{1}{2}$ d	24c.	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	9c.	22 $\frac{1}{2}$ cts.	18 cts.	12a14c.
Amsterdam	9c.	22 $\frac{1}{2}$ cts.	18 cts.	12a14c.
Kopenhagen	3/7 $\frac{1}{2}$	22/6	20/	20/
Bordeaux	3/3	22 $\frac{1}{2}$ cts.	22 $\frac{1}{2}$ c.	3 5
Antwerpen	4d	23/9	17/6	17/6
Bremen	60 d	24c.	20c.	12c.
Marseille	3/4 $\frac{1}{2}$	25/	20/	20a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool  $\frac{1}{4}$  d. — Hamburg 30 c. — Rotterdam 30 c. — Amsterdam 30c. — Kopenhagen  $\frac{1}{4}$  d. — Antwerpen 7-64 d. — Bremen 35 c. — Marseille — c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	N. Y.	Balt.	Direct. U. K.	Continent.	Shanghai
Getreide p. Dpfr.	3/6	3/6	2/7 $\frac{1}{2}$	2/9	.....	.....
Raff. Petrol. p. Segel ....	.....	.....	2/9a3/3	.....	25 $\frac{1}{2}$ c.	.....
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.		
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	23a23 $\frac{1}{2}$ c.	20c.	16c.	25c.		

### Sprechsaal.\*)

(Eingesandt).\*)

Von geschätzter Seite wird uns mit der Bitte um Veröffentlichung geschrieben:

Unter der Ueberschrift »Bücherbesprechung« werden in dem neuesten, neunten Hefte der »Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie«, herausgegeben von der Deutschen Seewarte in Hamburg, auf Seite 576 die in zweiter, veränderter Auflage erschienenen Azimuth-Tabellen des Herrn Navigationslehrers Julius Ebsen beurtheilt. In der Besprechung wird im dritten Absatz geschrieben:

»Die Amplitude der Sonne nebst Auf- und Untergangszeit derselben ist bis zu 24°  $\delta$  gegeben. Die Angaben haben jedoch in den meisten Fällen keine grosse Bedeutung, da die Eingangszeiten der Tafel bis zu 8<sup>h</sup> Stundenwinkel reichen und die Sonne selten erheblich vor 4 Uhr auf- und nach 8 Uhr untergeht, so dass die Grösse der Amplitude meistens leicht durch Extrapolation gefunden werden kann. Immerhin bilden diese Angaben eine Verbesserung und möchten wir dieselben gern bis zu 29° der Declination ausgedehnt sehen, damit sie in allen Fällen für den Mond ausreichen. Hier dürften sie in häufigeren Fällen Anwendung finden. Der strengen Richtigkeit halber müssten die Ueberschriften von 24° Declination aufwärts alsdann etwa lauten: Stundenwinkel des Mondes bei Amplitude . . .

Hiergegen ist zu bemerken, dass die von dem Herrn Kritiker empfohlene Aenderung für Missweisungsbestimmungen, denen diese Tafeln dienen sollen, absolut keinen Werth hat, weil der Mond mit seiner grossen Parallaxe zur Zeit seines wahren Aufgangs bekanntlich unsichtbar ist und aus diesem Grunde zu Amplituden-Beobachtungen überhaupt nicht benutzt werden kann.

L.

\*) Ohne Verbindlichkeit der Redaction.

Der heutigen Stadtauflage liegt eine Probe der **Leonardt's Kugelspitzfedern** bei. Die Federn sind in sämtlichen Papier- und Schreibwarenhandlungen vorrätig in den Spitzenbreiten EF (extrafein), F (fein), M (mittel). Die Firma D. Leonardt & Co., Verfertiger von Kugelspitzfedern, hat bis heute schon 323 Millionen solcher Federn angefertigt und verkauft, ein Beweis, welche grosser Beliebtheit sich dieselben im Publikum erfreuen.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Siemon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Siemon. Erstere erteilt auch Auskunft über Befragen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. f.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 47.

Hamburg, den 25. November.

XXXVI. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Der mathematische Unterricht in den Navigationsschulen. — Sechzig Jahre Dampfschiffbau. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Frachtenbericht. — Sprechsaal.

### Auf dem Ausguck.

Der folgenschwere Unfall, die verheerende Feuersbrunst, welche die „Patria“, einen Doppelschraubendampfer der Hamburg-Amerika-Linie, in voriger Woche in der Nordsee heimgesucht haben, beschäftigte mehrere Tage mit ungeschwächter Lebhaftigkeit die öffentliche Meinung. Nicht schilderte die deutsche und auch die englische Tagespresse den Unglücksfall und seine Einzelheiten allein deshalb so genau, weil an Bord der „Patria“ eine grosse Anzahl Passagiere, darunter mehrere Frauen und Kinder weilten, sondern weil die durch die Feuersgefahr stark gefährdeten Personen, dank der vortrefflichen Haltung der Besatzung gerettet worden sind. Die ohne Unterschied des Lobes voll über die Bravour der Besatzung lautende Nachricht, wird die beim Empfang der Mittheilung über die Katastrophe anfänglich wohl recht trübe Stimmung in der Rhederei gewiss etwas gemildert haben. Das Verhalten dieser deutschen Seeleute ruft unwillkürlich die Erinnerung an das Gebahren der Mannschaft des kürzlich gestrandeten britischen Dampfers „Scotsman“ wach. Dort eine total demoralisirte Bemannung, Trunkenheit eiferte mit Brutalität um die Palme; an Bord der „Patria“ eine Heldenschaar, deren Wahlspruch, Aufopferung und Todesmuth, Gelegenheit zu vollkommener Erfüllung fand.

Herr Contre-Admiral a. D. Przewisinsky, der beim hamburgischen Seeamt als Reichscommissar fungirende Beamte, feierte am 20. November den Tag, an dem er vor 50 Jahren seine Seeofficierslaufbahn begann. Dieses an sich erfreuliche Ereigniss würde, weil die „Hansa“ für Dienstjubiläen von Seeofficiern keine Chronik führt, sonst unerwähnt geblieben sein, machte sich nicht der Wunsch geltend, aus Anlass des seltenen Festes etwas über die Thätigkeit des Jubilars als Reichscommissar zu sagen. Wir, und mit uns die meisten hamburgischen Seeleute verehren in Herrn Przewisinsky einen gerechten und im besten Sinne des Wortes klugen Beurtheiler seemännischer Vergehen. Der Reichscommissar, obgleich er seine Anträge von dem den Seeleuten „verfohmten“ grünen Tische aus stellen muss, hat in jedem der unzähligen Seeamtsfälle, bei denen er zugegen war, stets seemännisches Denken und Fühlen bewiesen. Er hat nicht vergessen, dass er bis 1878, 31 Jahre lang, die Gefahren der Seefahrt als Seemann kennen gelernt hat. Deshalb versteht und hat er es stets verstanden sich in die Lage eines vor das Forum des Seeamtes geladenen Seemanns zu versetzen. Welches Glück für hamburgische Seeleute, ja für die ganze hamburgische Schifffahrt, dass hier, wo mitunter an einem Tage mehrere Seeunfälle untersucht werden, ein Mann als öffentlicher Ankläger steht, der das Maass der Fruchtbarkeit seiner Thätigkeit nicht nach der Anzahl gestellter Patententziehungsanträge beurtheilt. Ein gütiges Geschick oder der Herr



Reichskanzler möge den allerseits verehrten Beamten noch lange — sofern er selbst nicht anders denkt — auf seinem schweren, verantwortungsvollen Posten zum Segen deutscher Seelente belassen. Wir hoffen, dass es uns vergönnt bleibe, dem Herrn Admiral im Jahre 1906 zum 25 jährigen Jubiläum als Reichscommissar gratuliren zu dürfen.

Der amerikanischen Presse und einflussreichen Freunden des ehemaligen Führers der gestrandeten »Paris«, Capitän Watkins, ist nach grossen Anstrengungen gelungen, das Urtheil des Seegerichts, welches bekanntlich zweijährige **Patententziehung** erkannt hatte, zu mildern. Capt. Watkins wird sein Schifferpatent schon am 26. April nächsten Jahres wieder zugeben. Das heisst nicht im Gnadenwege, den man in Deutschland leider gezwungen ist in solchen Fällen zu beschreiten, sondern laut Gesetz. Wird Capt. Watkins am 26. April sein Befähigungszeugniss nicht pünktlich wieder zugestellt, dann klagt er — und mit Erfolg — die Behörde an. Bei uns, wo Capitänen die weitere Ausübung ihres Berufes mitunter aus ganz geringen Anlässen verboten wird, steht wie gesagt zur Wiedererlangung des Patenten nur der sog. Gnadenweg offen, der auch nur, wenn mindestens seit dem Datum der Patententziehung einige Jahre verflossen sind, mit Aussicht auf Erfolg zu beschreiten ist. Welche Umständlichkeiten auch dann noch überwunden werden müssen, lehrt ein kürzlich in Hamburg geschehener Fall. Ein Capitän, dem 1897 das Patent entzogen worden war, richtete Ende September d. J. an den Reichskanzler eine Eingabe, in der er um Zurückerstattung seines Schifferpatentes bat. Anfang November gelangte die ersuchte Antwort mit dem Bemerken an den Absender, er möge sich auf das Bureau der Deputation für Handel und Schiffahrt begeben, diese Behörde werde ihm sein Patent wieder zustellen. Der Capitän, unbekannt mit den Gebräuchen hoher Behörden, hatte, als seit der Absendung seines Bittgesuches mehrere Wochen — in derem Laufe sich ihm, falls er im Besitz des Patenten gewesen wäre, die Gelegenheit geboten hätte, eine Schiffsführerstelle zu erhalten — ohne dass eine Antwort eingegangen, verflossen waren, schon alle Hoffnung aufgegeben. Desshalb war es begreiflich, dass er sofort nach Empfang des bewilligten Gesuchs auf das Bureau der Deputation für Handel und Schiffahrt eilte, um das längst entbehrt Patent wieder in Besitz zu nehmen. Das war nun leichter gedacht als gethan. Ein Beamter der hohen Behörde theilte ihm mit, dass er nur auf schriftlichem Wege sein Recht geltend machen könne. Bestürzt kam der Enttäuschte zur Redaction — die ihm das erwähnte Gesuch an den Reichs-

kanzler s. Z. aufgesetzt hatte — um sich Rath zu holen. Zu rathen gab es natürlich Nichts. Hier musste, so unerklärlich Das auch dem Capitän schien, geschehen, was die Deputation verlangte. Erst nachdem das Gesuch, in Gemeinschaft mit der schriftlichen zusagenden Antwort des Reichskanzlers bei der hamburgischen Behörde eingereicht war, hatte der Schritt Erfolg.

Der Präsident der Vereinigten Staaten hat unter dem 19. d. M. auf Grund der ihm durch den Congressbeschluss vom 7. Juli 1898 gewährten Ermächtigung eine Verordnung erlassen, durch die den Behörden in **Hawaii** für die Zukunft die Berechtigung entzogen wird, **Schiffscertificate** auszufertigen. Veranlasst war der Erlass dieser Verordnung durch den Missbrauch, den die Behörden seit der Annexion Hawaiis mit der Ausfertigung von Schiffscertificaten trieben. Während nach amerikanischem Recht nur in Amerika gebaute Schiffe registriert werden können, wurden in Hawaii Schiffe aller Nationen registriert, solange nur die Eigenthümer Hawaiianer waren. Da aber die Vereinigten Staaten nunmehr zum Schutze der hawaiianischen Flagge verpflichtet sind, konnte dieser Zustand nicht weiter dauern, ohne zu den grössten Unzuträglichkeiten zu führen. Die Berechtigung zum Erlass der Verordnung stützt sich auf ein Gutachten des Attorney General Griggs, welches hervorhebt, dass die Ausstellung von Certificaten, durch welche einem Schiffe das Recht der Flaggenführung gewährt wird, ein Act souveräner Staatsgewalt sei und dass, seitdem alle Souveränitätsrechte von Hawaii auf die Vereinigten Staaten übergegangen seien, Hawaii auch auf jenes Recht der Certificatserteilung nicht mehr Anspruch haben könne.

In § 451 des Merchant Shipping Act von 1894 werden britische und fremde Schiffe, die in Häfen des Vereinigten Königreichs während der Jahreszeit vom 31. October bis zum 16. April mit aus **Holz (wood goods) bestehenden Decklasten** zwecks Ablieferung ihrer Ladung anlangen, mit hohen Geldstrafen bedroht, sofern die Decklast sich nicht auf höchstens 3 Fuss hohe Stapel von Dielen, Latten oder anderen leichten Hölzern (deals, battens or other light wood goods) beschränkt. Der Board of Trade hat an seine Aufsichtsbeamten (Surveyors) neuerdings eine Instruction zur Ausführung dieser Vorschriften erlassen. Hiernach sollen zu den als Decklast gestatteten leichten Hölzern (light wood goods) ausser Dielen namentlich auch Grubenhölzer (pit props), Schwellen oder Schwellenblöcke (sleepers

or sleeper blocks), Latten (battens), Bretter (boards), Dielenstücke (deal ends), Verschalungsholz (lath wood), Norwegische Sparren und Brennholz (Norway spars and firewood) gerechnet werden, vorausgesetzt, dass die einzelnen Stücke (units) nicht mehr als 15 Cubikfuss enthalten. Andere Balken und Sparren (logs and spars) sollen, auch wenn sie keinen grösseren Cubikgehalt haben und aus leichtem Holz bestehen, als Bauholz (timber) betrachtet werden und als Decklast verboten sein, wenn ihr Durchschnitt 8 oder mehr Quadratzoll oder ihr Umfang 24 oder mehr Zoll beträgt. Pechtannen- (pitch-pine), Mahagoni-, Eichen-, Teak- oder anderes schweres Holz soll als Decklast auch in den kleinsten Stücken verboten sein.

Der beinahe zweijährige Kampf englischer und auch dänischer Rheder gegen die **Antwerpener Quaiverwaltung** ist Mitte dieses Monats beendet worden und zwar mit einer Niederlage der belgischen Corporation. Die »Hansa« hat in Intervallen vom Beginn der Zwistigkeiten deren einzelne Stadien registriert und sich unzweideutig auf den Standpunkt der Kläger, der erwähnten Rhedereiinteressenten gestellt. Veranlassung zu Beschwerden und öffentlicher Kritik gab den Rhedern, in deren Namen die »Liverpool Steamship Owners Association« handelte, hauptsächlich der Umstand, dass beladene zum Löschen bereitliegende Schiffe tagelang verurtheilt waren, unthätig zu liegen, weil die Quaischuppen mit den ausgeladenen Waaren anderer, längst gelöschter Schiffe bestaut lagen. Klagen und Vorwürfe über die Quaiverwaltungsbeamten, von denen man annahm, dass sie für Säuberung des Quais verantwortlich seien, blieben erfolglos. Nicht unbegründet nahmen die Beschwerdeführenden schliesslich an, die zur Kritik herausfordernde Handlungsweise des Quaipersonals werde an maassgebender Stelle wenn nicht gewünscht, so doch mindestens gutgeheissen. Wieweit die damalige Annahme begründet war, soll nicht untersucht werden. Erwähnung mag nur eine Bekanntmachung erfahren, die vom Antwerpener Magistrat in der localen Presse veröffentlicht ist. Ihr Inhalt giebt auf alle etwa noch zu stellenden Fragen die gewünschte Antwort:

»Infolge der Unzulänglichkeit und der Ueberfüllung der hiesigen Quai-Anlagen hat sich die Communal-Verwaltung gezwungen gesehen, den Artikel 17 des Reglements vom 14. April 1896 strenge zur Anwendung zu bringen. Dieser Artikel bevollmächtigt die Quai-Verwaltung, Kaufmannsgüter auf Rechnung und Gefahr der Eigentümer von den Quais fortschaffen zu lassen, wenn dies nöthig erscheint. Es werden daher vom 20. November an alle Kaufmannsgüter, die nach dem 14. Tage der Landung aus dem Schiff noch am Quai lagern, auf

Anordnung der Verwaltung fortgeschafft und nach einem Magazin oder sonstigem von der Behörde zu bezeichnenden Ort gebracht und zwar nach dem gewöhnlichen Kostentarif.«

Als nach den grossen englischen Flottenmanövern die Nachricht verbreitet wurde, vom »Duke of Wellington« seien zwei **Signalbücher**, an Gewicht und Form nicht unansehnliche Objekte, **abhanden gekommen**, schenken dem Gerücht im Auslande nur Anglophoben Glauben. Gegenwärtig ist bekannt, dass die sonst vor Berührung mit der Aussenwelt möglichst bewahrten Bücher thatsächlich verschwunden sind. Wird bedacht, dass die Einbanddeckel solch voluminöser Werke aus Blei oder Eisen bestehen, um die Informationsmittel vor etwaiger Uebergabe eines Kriegsschiffes an den Feind im Meere versenken zu können, so ist, besonders von einem an Ordnung und Disciplin gewöhnten Deutschen die Frage erklärlich: »Wie konnten die schweren Bücher bei der auf Kriegsschiffen scharf geübten Wachsamkeit spurlos verschwinden? Spurlos, kann man sagen, denn sie können über Bordgeworfen sein. Die irische Presse behauptet, das mysteriöse Verschwinden sei auf einen Racheact zurückzuführen. Irgend ein Signalgast — natürlich irischer Abstammung — sei von einem Officier beleidigt — wir würden sagen schlecht behandelt — und da ist das Buch, um dem Vorgesetzten Unannehmlichkeiten zu bereiten, auf dem Curs der Luftlinie dem vernichtenden Meere übermittelt. Anders denkt man in englischen Zeitungen. Nämlich, Ausländer haben sich in den Besitz der Bücher gebracht, um das bisherige Signalsystem kennen zu lernen. Diese Annahme findet umso mehr glauben, als kürzlich auch ein englischer Mobilisierungsplan verschwunden sein soll. Man bringt beide Vorkommnisse in ursächlichen Zusammenhang. Schliesslich ist noch eine dritte Definition möglich. Ihr liegt kein im Sinne der Kriegsartikel strafbarer Gedanke zu Grunde. Ein strebsamer Signalgast oder Steuerjannsanwärter hat die Werke in seine Wohnung genommen, um sich in seinen Mussestunden ihren instructiven Inhalt einzupauken. Als später das ganze Schiffscommando über den Verlust der Werke in grösste Aufregung gerieth, hat er die Signalbücher aus berechtigter Furcht vor Strafe vernichtet. Ob in unserer Marine ein ähnlicher Fall denkbar wäre? Wir halten ihn nicht für möglich. Aber selbst diese Annahme beruhe auf Täuschung, so würde die geschehene Thatsache jedenfalls nicht der breiten Oeffentlichkeit preisgegeben werden, sondern als Ursache tadelnswerther Dienstinlässigkeit verständiglicherweise sorgsam verschwiegen bleiben.

Die Thatsache, dass im letzten Jahre Güter im Gewicht von 37 000 000 T. von und nach den Ver. Staaten verschifft sind, während sämtliche über 1000 T. grossen Schiffe der amerikanischen Handelsmarine noch nicht mal einen Raumgehalt von 300 000 T. Brutto repräsentiren, hat wieder recht viele und verschiedene Antworten auf die Frage gezeitigt: »Was muss geschehen um der **amerikanischen Schiffsräume** einen grösseren **Antheil am Transport** der überseeischen Ein- und Ausfuhr zu gewährleisten?« Unter den Antworten verdient eine von Mr. Frank & Neall, Philadelphia gegebene, Erwähnung auch an dieser Stelle. Herr Neall wünscht, dass amerikanischen Bürgern das Recht eingeräumt werde, vom Auslande gekaufte Schiffsbauerzeugnisse unter den »stars and stripes« fahren zu dürfen. Den Käufern müssten folgende Verpflichtungen auferlegt werden: Die Schiffe sollen nicht in der Küstenfahrt beschäftigt werden; ihr Raumgehalt darf nicht unter 5000 T. d. w. sein, sofern sie Dampfer, nicht unter 2500 T. sofern sie Segler sind und ihr Alter muss beim Ankauf weniger als fünf Jahre betragen. Scheinen die Vorschläge dem Congress unpraktisch oder undurchführbar, dann mag den erwähnten Verpflichtungen, denen sich der in Amerika naturalisirte Käufer zu unterwerfen hat, die Beschränkung hinzugefügt werden »sämmliche vom Auslande angekauften Schiffe dürfen einen Raumgehalt von 500 000 T. Netto nicht überschreiten und ferner für jedes gekaufte Schiff ist pro Netto-R.-T. seines cubischen Inhalts \$ 5 Abgabe an den Staat zu zahlen.« Damit Herrn Neall nicht der Vorwurf treffen kann, er schädige mit Verwirklichung seiner Vorschläge die einheimische Schiffbauindustrie, bemerkt er, dass sich unter allen sog. »Tramps« der amerikanischen Handelsmarine nicht ein Einziger befinde, der ein amerikanisches Bauerzeugniss sei und dass aller Wahrscheinlichkeit nach sämtliche amerikanischen Werften nicht im Stande seien, bis zum 1. Januar 1902 ein Dutzend Frachtdampfer zu je 7000 T. zu bauen. Von Antworten, an denen es gewiss nicht fehlen wird, haben wir bis jetzt in der amerikanischen Presse nichts vernommen. — Herrn Neall's Pläne, sofern sie allein auf die Vermehrung der Handelsflotte abzielen, wären mühelos und schnell zu verwirklichen gewesen, wenn Herr Mc. Kinley mit der Veröffentlichung jenes auf Seite 554 erwähnten Decrets gegen Hawaii noch einige Zeit gewartet hätte. Der Handel mit Kauffahrteischiffen war so schön im Gange. Der Erlass des Präsidenten hat weder dessen Landsleuten, den Käufern, noch den Briten, den Schiffs-Verkäufern sonderliche Freude bereitet.

## Der mathematische Unterricht in den Navigationsschulen.

(Dr. O. Fulst, Oberlehrer an der Seefahrtsschule zu Bremen.)

Vor etwa Jahresfrist wurde in den nautischen Vereinen, sowie in der Presse, lebhaft die Frage erörtert, ob man die Mathematik oder einzelne ihrer Disciplinen als Prüfungsgegenstand bei der Schifferprüfung fallen lassen sollte. Die Ansichten waren getheilt. Ein Theil glaubte durch Abschaffung einzelner Prüfungsabschnitte Raum und Zeit für wichtigere Dinge zu gewinnen. Es handelte sich für sie nicht darum, den mathematischen Unterricht abzuschaffen, denn der ist unentbehrlich, sondern nur, die Prüfung einzuschränken, da die Vorbereitung für die mathematische Prüfung bei der jetzigen Beschaffenheit derselben, unverhältnissmässig lange Zeit in Anspruch nimmt. Ein anderer Theil hielt die Aufrechterhaltung der mathematischen Prüfung für unumgänglich nothwendig, hauptsächlich wohl, weil nach Aufhebung dieser Prüfungsabschnitte die Gefahr einer »Versumpfung« des mathematischen Unterrichts eintreten könnte.

In der im Mai abgehaltenen nautischen Fachconferenz, über die vor einigen Wochen in der »Hansa« berichtet wurde, entschied man sich dafür, die Prüfungen in der Mathematik in der alten Weise beizubehalten, womit diese Angelegenheit so gut wie entschieden ist.

Noch nicht entschieden ist es aber, wie diese Prüfungen sich gestalten werden, welche Anforderungen durch die neuen Prüfungsaufgaben an den Prüfling und damit an den Unterricht gestellt werden. Bei den engen Beziehungen zwischen Prüfung und Schule werden die neu zusammenzustellenden Aufgaben für die schriftliche Prüfung in der Mathematik für lange Zeit für den Unterricht in der Arithmetik, Planimetrie, Stereometrie, ebenen und sphärischen Trigonometrie bestimmend sein. Es ist daher jetzt wohl an der Zeit, den mathematischen Unterricht der Navigationsschulen darauf hin zu prüfen, ob er in jeder Beziehung seinen Zweck erfüllt, oder ob man durch Aenderung der Mittel und des Zieles etwas besseres an die Stelle des alten setzen kann. Gerade jetzt bei der Feststellung der Prüfungsaufgaben würde der Zeitpunkt, eine Aenderung im Unterrichtsplane eintreten zu lassen, besonders geeignet sein.

Ueber Ziel und Zweck des mathematischen Unterrichts bestehen zwei Meinungen. Einige wollen die Mathematik nur als Hilfswissenschaft



gelten lassen, von ihr also nur soviel lehren als zum Verständniss der Nautik nothwendig ist, andere sehen in der Mathematik ausserdem ein gutes Mittel, den Verstand, die Anschauung, die Urtheilskraft des Schülers zu üben.

Kein Unbefangener wird leugnen, dass jeder dieser beiden Anschauungen ein berechtigter Gedanke zu Grunde liegt. Aber sind denn jene beiden Zielpunkte des mathematischen Unterrichts so weit auseinanderliegend, dass es nicht möglich wäre beide zugleich zu erreichen? Wird das Gebiet des mathematischen Unterrichts wirklich in zu enge Grenzen eingeschlossen, wenn man sich auf das zum Verständniss der Nautik nöthige beschränkt? Sollte innerhalb des hierdurch gegebenen Rahmens nicht genug Spielraum für die Ausbildung der Denk- und Anschauungsfähigkeit des Schülers gegeben sein? Man trage nur einmal alles zusammen, was zum Verständniss der terrestrischen Navigation und der nautischen Astronomie nöthig ist — es giebt das wahrlich kein zu geringes Gebiet. Ausserdem wird aber auch der Lehrer der Navigation nie in Verlegenheit sein, Material für weitere Uebungen des Denkens aus den verschiedensten Zweigen seines Unterrichtsgebietes herbeizuschaffen.

Man grenze in den einzelnen Disciplinen der Mathematik je ein Gebiet ab, das zum Verständniss der Nautik nothwendig ist, runde diese Gebiete zu einem einheitlichen Ganzen ab, verlange aber innerhalb dieses Gebietes gründliche Kenntniss und Fertigkeiten, dann dürfte damit beiden Richtungen genug geschehen sein.

Ob es angebracht ist, die bisher dem Unterricht der reinen Mathematik gewidmete Zeit abzukürzen, lasse ich dahingestellt. Jedenfalls muss man aber zugeben, dass man ohne Schädigung des nautischen Unterrichts eine längere Zeit als bisher ( $3\frac{1}{2}$  bis 4 Monate bei einem Cursus von etwas über  $7\frac{1}{2}$  Monaten) unmöglich darauf verwenden kann, wenn man nicht überhaupt längere Curso einrichten will. Die in der Mathematik zu stellenden Anforderungen müssen also so gestellt werden, dass ein nur mittelmässig begabter Schüler bei grossem Fleiss in dieser Zeit soviel lernen kann, dass er alle in der Prüfung verlangten Aufgaben mit Verständniss lösen kann. Diese Bedingung ist bisher nicht erfüllt gewesen, was am augenscheinlichsten aus dem Ausfall der schriftlichen Prüfung in der Arithmetik und besonders in der Planimetrie, bei der fast ein Drittel aller Aufgaben nicht oder nicht genügend gelöst wird, hervorgeht. Die Schuld hieran trägt nicht der Lehrer, der die gefährliche Klippe der Planimetrie kennt und deshalb gerade auf diesen Gegenstand ungewöhnlich viel Zeit und Mühe verwendet, seine Schüler in den Stand zu setzen, diese Klippe zu umschiffen. Leider mit nur geringem Erfolg. Hier

erweist sich selbst das »Einpauken« jene Qual für Lehrer und Schüler, jenes Zorrbild des Unterrichts, als fruchtlos. Bei aller Milde der Beurtheilung, erhalten eine ganze Reihe das Prädikat »nicht genügend.« Wer sollte dabei nicht muthlos werden! Was ist der Grund dieser Erscheinung? Ist das Gebiet zu gross? Ist der Gegenstand zu schwer? Ist die Methode des Unterrichts falsch? Das sind Fragen, die einmal gründlich geprüft und erörtert werden müssen, will man das Uebel abstellen. Und eine Aenderung muss eintreten, wenn diese Missverhältnisse nicht auch fernerhin bestehen bleiben sollen.

Es handelt sich hierbei hauptsächlich um die Planimetrie, aber auch in den übrigen Disciplinen sind Punkte, die der Beachtung werth sind, einige Uebelstände, durch deren Beseitigung man den Schüler entlasten kann, ohne der Gründlichkeit und Vollständigkeit des Unterrichts zu schaden. Jede Gelegenheit, die sich hierzu bietet, sollte man aber mit Freuden ergreifen, weil jede Stunde, die nutzlos bei den Hilfswissenschaften verbracht werden muss, der Hauptwissenschaft, der Nautik, verloren geht. Und dort ist jede Stunde werthvoll, um die Kenntniss der verschiedenen doch sicher unentbehrlichen Wissenszweige zu befestigen und zu vertiefen.

Ich wende mich zunächst zur

### Arithmetik.

Bei der Festsetzung eines Lehrplanes für den Unterricht in der Arithmetik an den Navigationsschulen wird man ohne Zweifel nur darauf Bedacht zu nehmen haben, das auszuwählen, was zum Verständniss des späteren Unterrichts erforderlich ist. Es ist das garnicht wenig. Denn um die vielen zum Theil nicht einfachen Ableitungen der ebenen und sphärischen Trigonometrie, der Astronomie und der Lehre von der Deviation verstehen zu können, ist eine eingehende Vertrautheit mit den Methoden und Formen der Arithmetik unumgänglich nothwendig.

Das in diesem Fache in der Schule zu behandelnde Gebiet ist daher deutlich abgegrenzt. Es deckt sich ungefähr mit dem durch die heutigen Anforderungen in der Steuermannsprüfung gekennzeichneten Gebiete, so dass man den Unterricht, wie er heute zur Vorbereitung für diese Prüfung ertheilt wird, im Grossen und Ganzen als zweckentsprechend bezeichnen kann. Es sei mir aber erlaubt, hier auf einige Punkte aufmerksam zu machen, wodurch man meines Erachtens eine tiefere und gründlichere Kenntniss erreichen könnte, ohne die Uebungszeit zu verlängern.

Man kann die Arithmetik, soweit sie in der Navigationsschule gelehrt wird, in zwei wesentlich verschiedene Abschnitte theilen. Der erste umfasst die vier Grundrechnungsarten, einschliesslich eines

kleinen Theils der Potenzen, sowie die Gleichungen. Man muss verlangen, dass dieser Abschnitt, der das Handwerkszeug für alle späteren mathematischen Ableitungen enthält, von allen Schülern durchaus beherrscht wird. Nach einer gründlichen Einführung in das Rechnen mit allgemeinen Zahlen hat der Lehrer dahin zu streben, seinen Schülern ein volles Verständniss für alle arithmetischen Operationen beizubringen. Es darf keine Mühe gescheut werden, dieses Ziel zu erreichen. Aber dieses Verständniss allein genügt nicht. Zur vollen Beherrschung dieses Gegenstandes gehört auch, dass man die in dieses Capitel gehörenden Rechnungen, fertig und gewandt auszuführen versteht. Diese Fertigkeit wird aber nur durch viele Uebung erworben, worauf in dieser ersten Zeit des arithmetischen Unterrichts ganz besonders Werth zu legen ist. Bei der Auswahl dieser Uebungen sei man sehr vorsichtig. Man strebe nicht dahin, möglichst complicirte und verschmitzte Aufgaben lösen zu lassen. Das übt nicht. Je einfacher die Aufgabe, um so besser. Die Lehren der Arithmetik treten so dem Schüler klarer und unverhüllter vor die Augen und er merkt worauf es ankommt. Er wird auch bessere Erfolge sehen und dadurch freudiger dem weiteren Unterricht folgen. Lust und Freude des Schülers sind aber des Lehrers beste Hilfsarbeiter. Man bedenke auch, dass man complicirte Rechenoperationen in unserm Unterricht nie, einfache auf Schritt und Tritt antrifft.

Das künstliche »Schwerermachen« der sonst so einfachen Aufgaben durch grosse Zahlen, gebrochene oder gemischte Coefficienten, ist für die Erlernung der Arithmetik als solcher ganz werthlos. Will man vielleicht mit diesen Aufgaben eine Uebung im Zahlenrechnen verbinden? Ich glaube sie ist hier schlecht am Platze. Bei der Einübung der mathematischen Formen haben schwächere Schüler reichlich genug mit der Arithmetik selber zu thun, und zwei Sachen gleichzeitig üben ist immer bedenklich. Ausserdem liegt für unsere Schüler der Schwerpunkt der Rechenfertigkeit auf ganz anderem Gebiete. Ich habe den Eindruck als ob man auf den Navigationsschulen, wahrscheinlich infolge der Prüfungsaufgaben, eine viel zu grosse Vorliebe für schwierige und complicirte Aufgaben hätte. Aufgaben mit grossen Zahlen, ungewöhnlichen Brüchen usw. gehören heute leider nicht, wie es sein sollte, zu den grössten Ausnahmen, sondern zu der Regel. Wenn man in den Prüfungsaufgaben auf dieses Mittel, die Lösung schwerer zu machen, verzichten wollte, so würde die meisten Früchte davon der Unterricht ziehen. Man würde beim Unterricht Zeit — sogar viel Zeit und Mühe sparen, die man zu einer gründlicheren Einübung der unumgänglich nothwendigen wichtigen Formen der Arithmetik nützlicher verwenden könnte.

Man würde dem Unterricht in der Arithmetik ferner einen Dienst erweisen, wenn man auf eine bisher sehr beliebte Aufgabengruppe ganz und gar verzichten wollte, nämlich auf die Division einer Summe durch eine Summe (Klammer durch Klammer), nicht weil mit dieser Aufgabe eine grosse Schwierigkeit verbunden wäre, sondern weil sie vom mathematischen Standpunkt betrachtet, absolut werthlos ist. Welcher Mathematiker hätte nach seiner Tertianerzeit wohl jemals Gelegenheit gehabt, diese Lösungsmethode, nach der sich nur ganz specielle Aufgaben lösen lassen, anzuwenden! An die Stelle dieser Aufgaben setze man das Zerlegen in Factoren und das Heben der Brüche, deren Zähler und Nenner Summen sind; diese Rechnungsarten haben Werth und sind bildend. Man hüte sich auch hierin zu weit zu gehen, aber Aufgaben wie diese

$$\begin{array}{ccc} 3a + 6b & a^2 + ab & a^2 + 2ab + b^2 \\ ac + 2bc & a^2 - b^2 & a^2 - b^2 \end{array}$$

müsste jeder Steuermannsschüler zu lösen verstehen.

Auch in der Lehre von den Gleichungen würde ich es begrüßen, wenn man auf die complicirtesten Formen verzichten wollte, vielleicht zu Gunsten von einfachen Gleichungen mit allgemeinen Zahlen, denn diese werden vorwiegend im Verlauf des späteren Unterrichts gebraucht.

Der zweite Theil des arithmetischen Unterrichts, der die ausführliche Lehre von den Potenzen, den Wurzeln und den Logarithmen enthält, ist, was seine Behandlung in der Schule betrifft, von dem ersten Theile gründlich verschieden. Schon wir von den Logarithmen ab, so gebrauchen wir aus diesem Abschnitt zum Verständniss der Nautik nur winzig wenig. Dieser ganze Abschnitt wird daher zum weitaus grössten Theil nur deshalb zum Gegenstand des Unterrichts gemacht, damit später das Rechnen mit Logarithmen nicht vollständig in der Luft schwebt. Man hat daher mehr ein theoretisches als ein praktisches Interesse an diesem Theil der Arithmetik. Man wird also gut thun, sich hierbei auf die allereinfachsten Aufgaben, die zur Erläuterung und Einübung der wichtigsten Sätze nützlich sind, zu beschränken. Wollte man ein Beherrschen dieser Gebiete erreichen, so gehörte viel Zeit dazu, gewiss mehr als in den kurzen Cursen der Navigationsschulen verfügbar ist. Etwas halb zu machen ist aber der grösste Fehler des Unterrichts; es wird mehr dadurch geschadet als genützt. — Aufgaben wie z. B. die Multiplication zweier Summen, deren Summanden Wurzelgrössen enthalten, oder Gleichungen die Wurzelgrössen enthalten, sollte man principiell vom Unterricht und von der Prüfung ausschliessen.

(Fortsetzung folgt.)

## Sechzig Jahre Dampfschiffsbau.

Bereits in Nummer 39 ist auf eine bemerkenswerthe Rede hingewiesen, die Sir William White, der Chefconstructeur der britischen Marine über das Thema mit obigen Titel gehalten hat. Vorerwähnt mag werden, dass sich der grösste Theil seiner Ausführungen mit der Entwicklung des Kriegsschiffbaues beschäftigt. In ganz besonders eingehender Weise ist Parsons Turbinensystem besprochen. Wir werden noch einmal am Schluss dieser Arbeit darauf zurückkommen, im Uebrigen uns aber nur mit solchen Ausführungen beschäftigen, die direct auf die Handelsmarine Bezug nehmen.

Nach einigen einleitenden Worten, in denen der Redner die Schwierigkeiten und Hindernisse beleuchtet, die den Rhedern einer früheren Generation beim Bau von Dampfschiffen entgegenstanden, ja solche Unternehmen, über die nicht wie heute ein gesammeltes Erfahrungsmaterial vorlag, unüberwindlich erscheinen liessen, geht Sir William in folgender Weise auf Details ein.

### Das Aufertigen von Bauplänen.

Allgemein gesprochen, steht dem Marineschiffsbaumeister bei der Construction eines Dampfers die Aufgabe bevor, gewisse Bedingungen hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit des Dampfers zu erfüllen, der mit Kohlen und voller Ladung beschwert, einen möglichst geringen Tiefgang haben muss. Fahrt, Ladung, Maschinenkraft und Kohlenverbrauch sind zu berücksichtigen; insbesondere die beiden Letzteren. In allen Fällen bedürfen drei besondere Punkte eingehender Untersuchung. Das Schiff mit Bezug auf seine Form, sein Aussehen; die Dampfmaschine, die Kessel, und eine möglichst Ausnutzung des Dampfes; die Schraube. Hiernach hat der Erbauer den Herstellungsmaterialien, die möglichst geringes Gewicht mit grosser Stärke vereinigen müssen, seine Aufmerksamkeit zu schenken. Ferner muss er solche Maschinen und Kessel wählen, wie sie sich für den in Aussicht stehenden Dienst des zu bauenden Schiffes am Besten eignen. Hierbei muss die Wahl durch die Länge der Reisen und die Region, wo das Schiff etwa fahren wird, ob mehr in stürmischen Wetter oder in Tropengegenden, beeinflusst werden. So werden beispielsweise die zu erfüllenden Bedingungen, wenn das zu erbauende Schiff ein schnellaufender in der nordatlantischen Fahrt beschäftigter Dampfer wird oder ein Canalboot, das von der englischen nach der französischen Küste fährt, ganz verschieden sein. Thatsächlich lässt sich eine allgemeine Regel nicht für alle Classen von Dampfern aufstellen. Jede muss besonders berücksichtigt werden und alle auf Grund der letzten Beobachtungen gesammelten Erfahrungen müssen möglichst Verwendung finden. Für Handelsschiffe ist die Frage zu beantworten: »Werden sie sich bezahlt machen?« Für Kriegsschiffe: »Werden die Herstellungskosten durch die Gefechtskraft und Wirksamkeit gerechtfertigt?«

### Merkmale des Fortschritts im Dampferbau.

Betrachtet man die bisher erzielten Erfolge im Dampfschiffsbau, so kann man sagen, dass sich der Fortschritt durch folgende Merkmale besonders auszeichnet:

- 1) Wachsthum in den Grössenverhältnissen und dem Gewicht der Schiffe, grosse Zunahme der Maschinenkraft und in der Fahrgeschwindigkeit.
- 2) Zunahme des Dampfdrucks, begrenzter Kohlenverbrauch und Herabminderung des Gewichts der Dampfmaschine im Vergleich zur Maschinenstärke.
- 3) Vervollkommenung im Herstellungsmaterial für den Schiffsrumpf, zweckmässige Einrichtung der Schiffsräume; relativ an Gewicht leichtere Schiffsrümpfe und grössere Tragfähigkeit.
- 4) Verbesserungen in der Schiffsförm, Herabminderung der Widerstandsfähigkeit, sparsame Kraftentfaltung.

Diese allgemeinen Merkmale sind überall bekannte Thatsachen, sie sind so bekannt, dass ihre volle Bedeutung oft übersehen wird. Es würde ein Leichtes sein, die gemachten Illustrationen bedeutend zu vermehren, wir wollen uns aber nur mit wenigen beschäftigen.

### Transatlantische Passagierdampfer.

Der transatlantische Dienst kommt natürlich in erster Reihe in Betracht. Im Jahre 1840 wurde der Cunarder »Britannia« aus Holz als Raddampfer gebaut; er erreichte eine höchste Fahrgeschwindigkeit von  $8\frac{1}{2}$  Meilen. Der Dampfdruck betrug 12 lb. auf einen Quadratzoll. Das Schiff war 207' lang und hatte ein Displacement von 2000 T., die Maschinen indicirten 750 Pferdekkräfte. Der tägliche Kohlenverbrauch bezifferte sich auf 40 T., ungefähr 5 Pfund Kohlen auf eine indicirte Pferdekraft stündlich. »Britannia« führte einen vollständigen Satz Segel.

Im Jahre 1871 nahm der White Star-Dampfer »Oceanic« (der erste dieses Namens) eine führende Stellung im transatlantischen Seeverkehr ein. Das Schiff war aus Eisen gebaut, wurde durch eine Schraube getrieben und lief  $14\frac{1}{2}$  Seemeilen Fahrt. Der Dampfdruck betrug 65 lb. auf einen Quadratzoll, die Maschinen waren nach dem Compound-System construirt. Die Grössenverhältnisse waren 420' Länge, 7200 T. Displacement. Die Maschine indicirte 3000 Pferdekkräfte und verbrauchte 65 T. Kohlen täglich oder 2 Pfund auf eine indicirte Pferdekraft stündlich. Zahlreiche Segel fanden bei passender Gelegenheit Verwendung.

Im Jahre 1889 wurde der allein auf Dampfkraft angewiesene Doppelschraubendampfer »Teutonic« in Fahrt gestellt. Das Herstellungsmaterial besteht aus Stahl, die stündliche Durchschnittsfahrt beträgt 20 Seemeilen, der Dampfdruck 180 Pfund auf einen Quadratzoll; die Maschinen sind nach dem Triple Expansions-System construirt. Die Grössenverhältnisse sind 565' Länge, 16000 T. Displacement und 17000 indicirte Pferdekkräfte mit einem täglichen Kohlenverbrauch von 300 T. oder 1.6 bis 1.7 Pfund auf die indicirte Pferdekraft stündlich.

Der im Jahre 1894 in Dienst gestellte Cunarder »Campania« ist Doppelschrauben-Dampfer mit Triple-Expansions-Maschinen. Dabei 600' lang, 20000 T. Displacement und 28000 indicirte Pferdekkräfte, Fahrgeschwindigkeit 22 Seemeilen, täglicher Kohlenverbrauch 500 T.

Die kürzlich eingestellte »Oceanic« hat 685' Länge und 25000 T. Displacement; ebenfalls sind die jüngsten Erzeugnisse deutscher Schiffbauindustrie bemerkenswerth. Eine Geschwindigkeit von  $22\frac{1}{2}$  Seemeilen ist mehrfach durch »Kaiser Wilhelm der Grosse« erzielt, der 25' mehr in Länge als »Campania« misst. Zwei noch grössere Dampfer sind im Bau. Der eine, »Deutschland«, wird 600' lang werden und 23000 T. Displacement haben; die Maschinen sollen 33000 Pferdekkräfte indiciren; die Fahrgeschwindigkeit ist auf 23 Knoten berechnet. Das andere Schiff wird 700' messen, 36000 Pferdekkräfte indiciren und wahrscheinlich  $23\frac{1}{2}$  Seemeilen laufen. Die genannten Dampfer sind Doppelschraubenschiffe und werden aus Stahl hergestellt. Bemerkenswerth ist, dass ein Gewinn von 3 Seemeilen in der Stunde, über 20 Seemeilen hinaus, doppelte Maschinenstärke und doppelten Kohlenverbrauch erfordert.

Sechzig Jahre fortgesetzter Anstrengung und scharfen Wettbewerbs auf dieser grossen »Ocean-Fähre« haben summarisch betrachtet, zu nachstehenden Erfolgen geführt. Die Fahrt hat eine Erhöhung von  $8\frac{1}{2}$  auf  $22\frac{1}{2}$  Meilen erfahren; die Reisedauer ist um ca.  $38\frac{2}{3}\%$  seit 1840 vermindert. Die Schiffe haben sich in der Länge mehr als verdreifacht, in der Breite verdoppelt und im Raumgehalt verzehnfacht. Die zur Zeit höchst beförderte Passagierzahl ist von 100 auf 2000 gestiegen. Die Maschinenkraft ist vierzig Mal stärker geworden. Der Kohlenverbrauch (für eine indicirte Pferdekraft in der Stunde) hat gegen 1840 um ein Drittel abgenommen.



Um ein 2000 T. schweres Gewicht mit 8 $\frac{1}{2}$  Meilen über den Atlantik zu befördern, waren etwa 550 T. Kohlen erforderlich, heute genügen 3000 T. Kohlen für 10000 T. Gewicht bei 22 Meilen Fahrt. Mit dem niedrigen Dampfdruck und den schweren langsam beweglichen Radmaschinen damaliger Zeit kamen auf jede Tonne Gewicht der Maschine, Kessel etc. nur zwei Pferdekkräfte, dagegen bei modernen Doppelschraubenmaschinen bei hohem Dampfdruck 6—7 T. Wäre auch heute noch der vor sechzig Jahren gebräuchliche Kohlenverbrauch erforderlich, dann müssten statt der 3000 T. 9000 T. Kohlen zu der erwähnten Dienstleistung verbraucht werden. Ferner wäre das Maschinengewicht im Verhältniss noch so schwer wie damals, dann betrüge ihr Gewicht heute 14000 T.

Ein schlagender Beweis für die enge Zusammengehörigkeit der Entwicklung im Marine-Ingenieurwesen und der erzielten Fortschritte im Dampfschiffsbau ist kaum zu denken. Ebenso einleuchtend ist aber auch, dass die Erfolge nur dadurch möglich wurden, dass an Stelle des Holzes als Herstellungsmaterial, Eisen und später Stahl trat. Holz als hauptsächlichstes Material für den Schiffsrumpf schneller mit Hochdruck fahrender Dampfer, legte gewisse Beschränkungen in den Grössenverhältnissen auf. Die Verwendung des Eisens und Stahls entfernte die Grenzen. Es darf hierbei nicht übersehen werden, dass mit der Grössenzunahme der Schiffe beträchtliche Verbesserungen in der Schiffsform, zu Gunsten einer sparsameren Fortbewegungskraft Hand in Hand gingen. Auf dieser Grundlage hat das ganze Schiffbau- und Maschinenwesen seine heute erreichte Vervollkommenung erlangt. Wenn es beim Bau eines Dampfers auch in erster Linie darauf ankommt, eine hohe Fahrtgeschwindigkeit bei möglichst geringem Kohlenverbrauch zu erreichen, so darf nicht vergessen werden, dass noch verschiedene andere Momente einer ständigen Berücksichtigung unterliegen.

#### Schnelle Dampfer für lange Reisen.

Ähnlichen Aenderungen wie die Dampfer in der nordatlantischen Fahrt waren auch die anderen transoceanischen unterworfen. In vielen Fällen stand die Grössenzunahme der Schiffe nicht allein im Zusammenhang mit zunehmender Fahrtgeschwindigkeit, sondern sie war eine Folge der ausgedehnten Reisen. Heute ist keine Entfernung, wenn eine gewinnbringende Thätigkeit in Aussicht steht, für Dampfschiffe zu gross. Lassen sich heute grosse Entfernungen ohne Zwischenhäfen durchlaufen, so ist Dies unzweifelhaft in erster Linie den verbesserten Maschinen zu danken, die bei hohem Dampfdruck und geringem Kohlenverbrauch grosse Kraft entwickeln. Aber auch hier, wie in der atlantischen Fahrt, haben nicht allein die im Sinne eines geringeren Kohlenverbrauchs gemachten Entdeckungen zu allmählichen Verbesserungen und Vervollkommenungen im Dampfschiffsbau geführt, sondern auch die in der Schiffsform und in der Structur vollzogenen Aenderungen. Wäre die Zeit nicht beschränkt, es liesse sich durch unzählige Beispiele aus der Geschichte der grossen Dampferhedeien Manches anführen, das zur Illustration vorstehender Worte beitrüge. Da das nicht möglich ist, beschränke ich mich in kurzen Umrissen die Entwicklung des Dampfschiffsbaues in einer dieser grossen Rhedereien, der Peninsular und Oriental-Comp. zu schildern.

Der Raddampfer »William Fawcett« vom Jahre 1829 war etwa 75' lang, hatte 200 T. Displacement und verfügte über eine Maschine mit 60 nominellen Pferdekkräften (wahrscheinlich ungenügend 120 indicirte Pferdekkräfte), die in voller Entwicklung bei ruhigem Wetter dem Schiff eine Fahrtgeschwindigkeit von acht Knoten gab. Der Schiffsrumpf war, wie bei allen Dampfern damaliger Zeit, aus Holz; vollgetakelte Masten mit vollständigen Segeln verliehen dem Fahrzeug das Aussehen eines Kriegsschiffes. — Der im Jahre 1853 für die Rhederei gebaute Dampfer »Himalaya«, ein eisernes Schraubenschiff, wurde in der Tagespresse als »das grösste schwimmende Fahr-

zeug mit aussergewöhnlicher Geschwindigkeit« beschrieben. Das Fahrzeug war 340' lang, hatte ein Displacement von 4000 T. und eine Maschine mit 2000 indic. Pf., die bei der Probefahrt 12 Knoten fertig brachten. Der Dampfdruck betrug 14 lb. auf einen Quadratzoll, der tägliche Kohlenverbrauch 70 T. Das Schiff ging in den Besitz der königlichen Marine über, wo es 40 Jahre Dienste als Truppentransportschiff versah. Im Jahre 1893 wurde dem Schiffepark eine andere »Himalaya« einverleibt. Diese hatte eine Länge von 470', einen Raumgehalt von 12000 T. und eine Maschine, die 8000 Pferdekkräfte indicirte. Die Fahrtgeschwindigkeit betrug 17 bis 18 Knoten; der tägliche Kohlenverbrauch 140 T.; der Dampfdruck 160 lb. auf einen Quadratzoll; die Maschinen waren nach dem Triple-Expansions-System gebaut. Vergleiche man die beiden zuletzt genannten gleichnamigen Schiffe. Innerhalb 40 Jahren hat die Länge um 40% zugenommen, der Raumgehalt ist verdoppelt, die Maschinenstärke vervierfacht und die Fahrt um 50% gewachsen. Das Verhältniss der Pferdekkräfte zur Schiffsgrösse ist nur von 3 auf 4 gestiegen! Die Kohlenverbrauchsrate um etwa ein Drittel vermindert. Die Herstellungskosten haben sich verdoppelt; 132 000 £ kostete der in 1853 gebaute Dampfer.

Da in den überaus meisten Fällen Schiffe erst nach voraufgegangenem Auftrag gebaut werden, ist es einleuchtend, dass im Laufe der Zeit die im Dampfschiffsbau vorgenommenen Aenderungen, Verbesserungen, nur geschehen konnten, wenn seitens capitalkräftiger Leute dazu die Anregung, oder besser gesagt, das Geld gegeben wurde.

Es ist eine bekannte Thatsache, dass noch vor etwa 15 Jahren so ziemlich alle grossen und schnellen Dampfer der Welt britische Bauerzeugnisse waren und auch britischen Rhedereien gehörten; nicht kann man dasselbe von der Jetztzeit sagen. Deutsche, amerikanische und französische Schiffe grösster Schnelligkeit und Dimensionen sind und werden gebaut. Jedoch erklärt sich dieser Umstand durch die hohen Subventionen, welche die Regierungen jener Nationen den Erbauern und Rhedern grosser Schiffe zukommen lassen. (Dass auch Sir William White eine solche Unwissenheit bekunden würde, ist im höchsten Grade ebenso verwunderlich, wie, dass Niemand aus dem zahlreichen Auditorium den Redner rectificirt hat. Wie schnell würde in Hamburg Jemand corrigirt werden, der einen ähnlichen Nonsens in öffentlicher Rede aussprechen wollte. Jedoch wir glauben, es ist weniger Unwissenheit als Halsstarrigkeit, die den Engländer immer von Neuem behaupten lässt, dass das Emporblühen des deutschen Rhederei- und Schiffbauwesens nur in Folge gewährter Staatsunterstützung möglich geworden ist. D. R.)

Britische Rheder sind gegenüber ihren wirthschaftlichen ausländischen Rivalen zurückgesetzt; sie sind, ehe ihnen nicht ebenfalls Subventionen zu Theil werden, gegen die ausländische Concurrenz machtlos. Jedoch es ist hier nicht der Platz, über solche Angelegenheit zu discutiren, wenngleich es sich weniger um den mehr oder minder grösseren Verdienst der Rheder handelt, als vielmehr um die Vertheidigung des Kaiserreichs.

#### Fracht- und Passagierdampfer.

Der oft verspottete »Ocean Tramp« der Gegenwart übertrifft an Fahrtgeschwindigkeit den Post- und Passagierdampfer, wie er in der Mitte des Jahrhunderts gebaut wurde. Innerhalb der letzten zehn Jahre sind solche Schiffe, die in der Hauptsache dem Waarentransport dienen, von 300 oder 400' auf 500 oder 600' verlängert; der Raumgehalt nach Register-Tons bemessen, hat von 5000 auf 13000 T., die Fahrt von 10 oder 12 auf 15 oder 16 Meilen zugenommen. Heute für den atlantischen Dienst gebaute Schiffe, mit 12—13000 T. Raumgehalt und grossen Passagieräumlichkeiten übertreffen die am Anfang der achtziger Jahre als Postdampfer in Dienst gestellten Schiffe an Fahrtgeschwindigkeit. Welche Fortschritte und Vervollkommenungen noch mit dieser Schiffsgattung unter-

nommen werden, lässt sich heute nicht übersehen. Die Grenzen werden hier mehr als bei Schnelldampfern durch Berechnungen und Entschlüsse der Rheder als durch Schiffbauer bestimmt.

Hierbei mag noch erwähnt werden, dass, obgleich die Länge und Breite der Schiffe erhebliche Vergrößerungen erfahren hat, der Tiefgang verhältnissmässig nicht so bedeutend gewachsen ist. Der Tiefgang erfährt naturgemäss durch die Fahrwassertiefe in den Häfen und für die nach dem fernen Osten fahrenden Schiffe im Suezcanal eine Begrenzung. Vom Standpunkt des Schiffbauers ist eine Zunahme im Tiefgang des Schiffes sehr wünschenswerth, als mit wachsendem Tiefgang die Ladefähigkeit und die Sparsamkeit im Kohlenverbrauch steigt. Dieser Punkt hat von Rhedern und Schiffbauern die eingehendste Berücksichtigung gefunden und manche guten Resultate gezeitigt. Einsichtsvolle Hafenbehörden, Canalämter, sowie überhaupt solche Behörden, denen die Verwaltung schiffbarer Flüsse und Seehäfen unterstellt ist, haben den Wünschen der Rheder und Schiffbauer Rechnung getragen. Häfen und Raviere sind infolge andauernder Baggerungen vertieft, Dockseinfahrten verbreitert, und die zum Heben einzelner Schiffstheile verwendbaren Kräne verstärkt worden. So haben Rheder, Schiffbauer und Hafenbehörden Hand in Hand gearbeitet, um die im Laufe der letzten sechzig Jahre geschehenen Erfindungen im Interesse des Verkehrs und der Schifffahrt nutzbar verwenden zu können.

## Schiffbau.

**Stapellauf.** Auf der Werft von Furness Withy & Co. in West-Hartlepool lief am 17. Novbr. der erste der beiden für den »Norddeutschen Lloyd« bestimmten neuen Dampfer glücklich vom Stapel. Er erhielt den Namen »Freiburg«, während der zweite Dampfer den Namen »Marburg« führen wird. Zwei weitere Schwesterschiffe, die Dampfer »Strassburg« und »Würzburg« befinden sich für den »Norddeutschen Lloyd« auf der Werft des Bremer »Vulcan« in Vegesack im Bau. Die Dimensionen sind 413×52×32. Raumgehalt 5000 Reg.-Tons. Tragfähigkeit 7850 Tonnen. Die beiden Dampfer »Freiburg« und »Marburg« werden sowohl nach der höchsten Classe des englischen Lloyd, wie des »Germanischen Lloyd« ganz aus Stahl gebaut. Jedes Schiff erhält sieben wasserdichte Scotten, sowie der grösseren Sicherheit wegen einen über die ganze Länge desselben sich erstreckenden Doppelboden, der zugleich zur Aufnahme von Wasserballast dient. Wie alle neueren Schiffe des Lloyd werden auch diese Schiffe mit Schlingerkielen ausgeführt. Die Maschine besteht aus einer dreifachen Expansionsmaschine von etwa 2500 indic. Pferdestärken, die den Schiffen eine Geschwindigkeit von etwa 11½ Knoten geben wird. Sammtliche 4 Dampfer werden in der ersten Hälfte des nächsten Jahres in Fahrt treten.

**Stapellauf.** Am 8. November lief auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck ein für Rechnung der Hamburger Rhedereifirma A. Kirsten neuerbauter Dampfer von 2100 T. Tragfähigkeit glücklich vom Stapel. Der Dampfer, der in der Taufe den Namen »Bianca« erhielt, wird unter Specialaufsicht des Germ. Lloyd gebaut und hat folgende Abmessungen: 244'×36'×19'3".

**Stapellauf.** Am 18. d. M. lief auf der Werft der Herren Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool, der für Rechnung von Herrn

M. Jebesen neu erbaute Dampfer »Eva« glücklich vom Stapel. Das Schiff ist nach den Vorschriften der höchsten Classe des Engl. Loyd erbaut und wird bei einem Tiefgang von 22'6" insgesamt 6200 T. Schwergut tragen.

**Stapellauf.** Der neue grosse Kreuzer, welcher am 21. Novbr. auf der Germaniawerft, Kiel, vom Stapel gelassen und vom Bürgermeister der Freien und Hansestadt Lübeck im Auftrage des Kaisers auf den Namen »Nympher« getauft ist, hat eine Länge von 120 m, eine Breite von 15,6 m und einen Tiefgang von 7,33 m. Das Displacement beträgt 8868 Tonnen. Zu seinem Schutze erhält er einen Gürtelpanzer von 100 mm Stärke und ein 50—70 mm starkes Panzerdeck. Zu seiner Fortbewegung dienen dreifache Expansionsmaschinen mit Dürnkesseln, die drei Schrauben bewegen, und mit denen das Schiff eine Geschwindigkeit von 20,5 Meilen erhält. Die Maschinen indiciren insgesamt 15 000 Pferdekkräfte. Das normale Kohlenfassungsvermögen beträgt 950 Tonnen. Die Geschütze sind sämmtlich Schnellfeuerkanonen, und zwar sind vorhanden: zwei 40 Kaliber lange 24 cm in zwei 150 mm starken Thürmen, zehn 40 Kaliber lange 15 cm, davon vier in 100 mm starken Thürmen, sechs in 100 mm stark gepanzerten Kasematten, zehn 30 Kaliber lange 8,8 cm und zehn 3,7 cm Kanonen auf dem Oberdeck und auf den Aufbauten, ebenda befinden sich noch vier 8 mm. Mitrailleusen. Ferner sind vier 45 cm Torpedoausstossrohre vorhanden, eins vorn und zwei in den Breitseiten unter Wasser, eins nach hinten über Wasser. Die Besatzung zählt 523 Mann.

## Vermischtes.

**Prüfungswesen.** Am 14. December d. J. wird in Stralsund mit einer Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt begonnen werden; im Anschluss daran findet eine Prüfung in der Schiffsdampfmaschinenkunde statt. Meldungen zu diesen Prüfungen sind bis zum 12. December d. J. an den Königl. Navigationsschuldirektor Herrn Holz in Danzig zu richten.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilung der Kieler Firma Satori & Berger passirten vom 1.—15. November 1899 den Kaiser Wilhelm-Kanal 797 Schiffe, dar. 393 Dampfer (incl. Schlepper) und 404 Segler (incl. Leichter.) An der Durchfahrt beteiligten sich, nach Flaggen geordnet: 593 deutsche, 128 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 34 englische, 31 holländische, 9 russische bezw. russisch-finnische, 1 österreichisches und 1 belgisches Schiff.

**Vorschriften gegen die Pestgefahr.** Die hamburgische Polizeibehörde macht bekannt: »Das Kaiserliche Gesundheitsamt hat darauf hingewiesen, dass als besonders gefährliche Verbreiter der Pest Ratten und Mäuse zu betrachten sind und dass daher namentlich in den Hafenplätzen thätigst auf die Vernichtung dieser Thiere hinzuwirken ist. — Demgemäss sind Maassregeln getroffen, um in staatlichen Betrieben und Anlagen (Abzugscanäle, Uferhöhlungen, Lagerhäuser, Eisenbahn-Güterschuppen) und auf den Schiffen die Ratten und Mäuse zu vertilgen und möglichst das Anlandkommen der Thiere zu verhindern. Das Publicum wird zu thätiger Theilnahme an diesem Vorgehen aufgefordert. Es empfiehlt sich die Auslegung gifthaltiger Ungeziefermittel unter Beobachtung der vorgeschriebenen

Sicherheitsmaassregeln. In grösseren Betrieben ist die Hinzuziehung eines Kammerjägers anzurathen. Von einem etwaigen massenhaften Rattensterben ist der Polizei-Behörde schleunigst Anzeige zu erstatten, da erfahrungsgemäss eine solche Erscheinung dem Pestausbruch unter den Menschen vorausgeht.

Die Frage, wem der Kieler Hafen gehört, wird, wie die „W.-Ztg.“ schreibt, in nächster Zeit die Gerichte zu beschäftigen haben. Bis zur Annexion der Herzogthümer durch Preussen ist unseres Wissens nie in Zweifel gezogen, dass das Eigenthumsrecht an dem Hafen und dem Strand der Stadt Kiel gehört. Neuerdings hat die preussische Regierung die Anerkennung dieses Rechts verweigert und auch das Reich erhebt Anspruch auf die zwischen Wick und Friedrichsort aufgeschütteten Uferstreifen. Bei der ganz ungewöhnlichen Bedeutung dieser Besitzfrage hat die Stadt beschlossen, sie zur gerichtlichen Entscheidung zu bringen. Die Klage ist bereits ausgearbeitet, sie kann sich auf Rechtsmittel stützen, die den Werth von Besitztiteln haben. Nachdem schon Johann I. von Schauenburg als Graf von Holstein der Stadt Kiel im Jahre 1242 die volle Fischereigerechtigkeit auf dem ganzen Kyl bis Levensau verliehen, hat Waldemar V. 1334 den Bürgern Kiels den Hafen von der Levensau (also von Holtenau an) bis nach Bülkerhuk verliehen. In der betreffenden Urkunde handelt es sich um die Summe aller Rechte, welche dem Landesherren zustanden. Die in Betracht kommende Stelle der lateinisch abgefassten Urkunde lautet übersetzt folgendermassen:

„Wir machen bekannt, dass wir in Uebereinstimmung mit unseren Erben und Rathgebern und unseren Verwandten, den Grafen Gerhard (den Grossen) und Johann von Holstein und Stormarn zu Liebe, und auf die besonderen Bitten unserer Bürger aus Kiel, eben diesen Bürgern und der Gemeinde den ganzen Kyl, voll und frei, vom genannten Flusse Levensau bis nach Bülkerhuk verleihen, den sie thatsächlich schon in Frieden besitzen und seit langen Zeiten besessen haben, mit jeder Freiheit und jedem „dominium“, wie unsere Vorgänger und Vorfahren und auch wir ihn bisher in voller Freiheit besessen haben.“

Mit demselben Wortlaut wird dann noch 1389 der Inhalt dieser Urkunde von dem Grafen Klaus und dem Herzog Gerhard bestätigt. Dass zum Hafen nun auch der Strand gehört, geht aus einer Urkunde Christians I. von 1469 klar und deutlich hervor: Der König verpfundet nämlich Bürgermeister, Rathmannen und Bürgern der Stadt Kiel „unse stade unde slot tome Küle myt den Dorperen und moelen dartobehorenden unde allen anderen tobehoringen alze de in eren enden unde scheden bynnen unde buten belegen zind mit allem rechte... myt allen waten diiken unde seen, myt allen tovloten unde affloten myt der visherye myt der havene der Kylre vordegenomet, myt deme strande unde sunderges myt allen herligheden vryheyden unde nuttichheden etc.“

Auch die Schenkungsurkunde für die Stadt Kiel von 1461 erwähnt beide Seiten des Hafens mit dem Vorstrande (s. Registrum König Christians I. ed. Georg Hille, Kiel 1875). Die späteren Bestätigungen sind auch nicht ausgeblieben (vergl. Urkunde Christians VII.) und noch 1847 wurde ein bei Friedrichsort vorgekommener Strandfall auf Grund des vorhandenen Rechts von dem Magistrat der Stadt Kiel verhandelt.

Ein neuer Riesentrust in Amerika wird von dem bekannten Millionär Rockefeller und mehreren Magnaten der amerikanischen Hochfinanz und Industrie geplant. Es handelt sich darum, den gesammten Schiffsbau in den Vereinigten Staaten in eine Hand zu bringen und bereits soll die grosse Werft „Cramps

Ship Building Company“ und mehrere der ersten anderen Institute dieser Art in Philadelphia, San Francisco, Chicago, Boston, Newyork usw. sich principiell einverstanden mit dem Plane erklärt haben. Mr. Rockefeller, der so wie so schon nicht sehr zugänglich ist, verweigert über das neue Project jede Auskunft; es ist aber als sicher anzunehmen, dass das, was bis jetzt über die Verhandlungen und über die gedachte Organisation des neuen Trustes durchsickerte, auf Wahrheit beruht. Gerüchtwiese verlautet ausserdem, der Schiffsbautrust werde mit dem Stahl- und Eisentrust und anderen dieser enormen industriellen und commerciellen Vereinigungen Hand in Hand arbeiten, was natürlich von eminentem Vortheil für beide Theile sein könnte; für diese Gerüchte fehlt es indessen zunächst noch an einer positiven Unterlage, während die Monopolisirung des gesammten amerikanischen Schiffbaues anscheinend der Verwirklichung entgegengeht.

**Ostsee—Schwarzes Meer-Canal.** Die russische Regierung hat endlich die Pläne für den Ostsee—Schwarzes Meer-Canal soweit fertig gestellt, dass mit der praktischen Arbeit begonnen werden kann. Die Idee ist, den Riga'schen Meerbusen unter theilweiser Benutzung der Flüsse Dwina, Beresina und Dnjepr mit dem Schwarzen Meere unweit der Stadt Cherson zu verbinden. Die Länge des Canals würde 1607 km. betragen bei einer Tiefe von nicht weniger als 28 Fuss; die Kosten werden auf 500 000 000 Frs. = 200 000 000 Rubel veranschlagt. Wenn die Arbeiten im Jahre 1901 in Angriff genommen werden, so hofft man das Werk im Jahre 1907 fertig zu sehen. Im Norden soll Libau und im Süden Nikolajeff an das Canalsystem angeschlossen werden. Abgesehen von dem strategischen Werthe wird der geplante Canal ein mächtiger Factor für die Entwicklung des russischen Handels sein und er verspricht, vom finanziellen Standpunkt aus betrachtet, grossen Erfolg. Der Canal würde den fruchtbarsten Theil von Russland durchschneiden und die reichen Producte des Landes, wie Getreide, Holz, Salz, Eisen usw. werden natürlich auf diesem, dem kürzesten und billigsten Wege befördert werden. Vor etwa 40 Jahren wurden bereits mehrere Canäle von 3—4 Fuss Tiefe erbaut, um durch sie die Stromschnellen auf dem Dnjepr zu umgehen. Am oberen Lauf dieses Flusses wird man bei dem Bau des neuen Canals infolge des grossen Waldbestandes und des marschigen Bodens die grössten Schwierigkeiten zu überwinden haben. Die russische Regierung hat selbstverständlich noch viele Umstände in Rechnung zu ziehen, ehe sie den Plan officiell sanctioniren kann. (K. H.)

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 20. November. Der Vorsitzende erinnert, dass Herr Contreadmiral a. D. Przewisusky, Reichscommissar beim Secamt zu Hamburg, am 30. November den Tag feiert, an dem er vor 50 Jahren zum Unterleutnant z. S. befördert wurde. Der Vorschlag, dem allverehrten Beamten ein Glückwunschtelegramm im Namen des Vereins zu übersenden, fand einstimmige Unterstützung. Zur Aufnahme als Mitglieder sind vier Herren vorgeschlagen; aufgenommen wurden die Herren Ders. Melchior und Arendt, die Capitäne Lotse und Kuhls. Der Verein setzt dann die in voriger Sitzung abgebrochene Berathung über die Schulschiffe fort. Die Fragen des Kostenpunktes sowohl der Schulschiffe als der Ausbildung und Unterhaltung der Zöglinge werden übergangen, weil sich die Höhe



der Angaben nur schwer bestimmen lassen. Sodann beschäftigen sich die Versammelten sehr eingehend und lange mit der Beantwortung der Frage: In welchem Maasse die Zöglinge zum Decken der Unterhaltungs- bezw. Ausbildungskosten heranzuziehen sind. Im Allgemeinen ist die Meinung, die Kosten müssten möglichst gering und gleichmässig sein; die Minorität wünscht nach den Vermögensverhältnissen der Einzelnen, den Beitrag, die Pension bemessen zu sehen. Die hierauf bezügliche Resolution des Vereins lautet: »Die Beiträge der Zöglinge müssen möglichst gering sein und einheitlich geregelt werden; Freistellen sind nach Bedarf zu vergeben.« Nachdem sich der Verein gegen jede Verpflichtung eines auf dem Schulschiffe ausgebildeten Zöglings zum Dienen auf hamburgischen Schiffen ausgesprochen hat, glaubt er, dass es wünschenswerth sei, wenn die Besatzung des Schulschiffes sich möglichst aus Personen der Handelsmarine zusammensetze. Des Weiteren befürwortet der Verein, die Beischiffe der Schulschiffe von den staatlichen Hafenabgaben in deutschen Häfen zu befreien.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 16. November abgehaltenen Versammlung, welche sehr gut besucht war und unter Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurden zunächst vier Herren, unter ihnen ein activ fahrender Capitän, in den Verein aufgenommen. An Eingängen waren zu verzeichnen ein Schreiben der »Sociedad Cosmopolita de Capitanes«, Valparaiso, solche von Mitgliedern aus Antwerpen, Lübeck und Hannover und diverse andere. Verhandelt wurde sodann nochmals in Hinblick auf das Referat des hiesigen Schiffsvereins in der »Hansa« über das Heimschaffungsgesetz. Hierzu wurde ausgeführt, dass so wenig an Bord derjenigen Hamburger Dampfer, die betreffs Heimschaffung straffälliger Seeleute einen Contract mit der Regierung bereits abgeschlossen hätten, wie auch an Bord anderer Handelsdampfer eine entsprechende Räumlichkeit für die Aufnahme solcher Leute vorhanden sei. Eine solche zur Aufnahme passende und eingerichtete Räumlichkeit sei aber absolut nothwendig, wenn der Capitän des Schiffes irgend welche Verantwortlichkeit übernehmen solle. Sei diese nicht vorhanden, so sei auch die Uebernahme irgend welcher Verantwortlichkeit abseiten des Capitäns unmöglich; wolle man denselben dennoch mit dieser Verantwortlichkeit belasten, so sei dieses eine Ungerechtigkeit; letztere falle namentlich ins Auge, wenn, wie in dem Referate selbst angeführt sei, eine diesbezügliche Aenderung des deutschen Strafgesetzbuches nicht angängig wäre. Eine genaue Begrenzung der Bewachungspflicht des Capitäns wurde für ganz unmöglich erachtet und wurde hierbei namentlich auf die Auslassungen des Vereins der Rheder des Unterwesergebietes und der Handelskammer zu Bremen hingewiesen. Sei daher nicht zu erwarten, dass das deutsche Strafgesetzbuch sich der Praxis in diesem besonderen Falle anpasse, sei andererseits eine genaue Umgrenzung der Bewachungspflicht des Capitäns nicht möglich, so müsse gegen die Vorlage ganz entschieden Stellung genommen worden und beschloss daher die Versammlung, auf dem in der letzten Versammlung eingenommenen Standpunkt zu beharren, dahingehend, dass Capitän und Officiere von irgend welcher Verantwortlichkeit frei bleiben müssten; es müsse vielmehr dem zu bewachenden Seemann ein ständiger Begleiter mitgegeben werden, welcher die Verantwortlichkeit übernehme. Für diesen Beschluss, welcher einstimmig erfolgte, sprachen sich namentlich eine Anzahl activer Capitäne aus, die in der Versammlung anwesend waren. Vorlesen wurde sodann ein in den letzten Tagen in der Hamburgischen Tagespresse erschienener Artikel und sodann über einige interne Angelegenheiten verhandelt, worauf die Versammlung geschlossen wurde.

## Frachtenberichte.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 10. November 1899.

Seit unserem letzten Bericht ist der Frachtenmarkt weiter zurückgegangen. Getreidefrachten sind weiter gefallen, seitdem die Verschiffer neben Unregelmässigkeiten, die hinsichtlich der Getreideablieferung in unseren Seehäfen Platz gegriffen haben, mit einer unverkennbaren Abnahme im Bedarf nach unseren Cerealien von Europa rechnen müssen. Baumwollfrachten von Atlantischen Häfen sind leider noch immer nicht im Stande, den Markt wieder etwas zu beleben. Golf-Frachten zeigen einige Zeichen von Besserung, frisches Geschäft kann jedoch nur durch eine bemerkenswerthe Beduction von bisher gemachten nominellen Abschlüssen bewirkt werden; die Rheder scheinen jetzt mehr als je dazu geneigt. Raten für Zeitcharter haben nach Maassgabe der Frachten für das allgemeine Geschäft abgenommen; sie sind für längere Perioden auf 7 s 3 d und 7 s 6 d gefallen. Der Markt bietet im Allgemeinen für solche Rheder, die nicht gewillt sind, zu den niedrigen Getreide- und Golf-Frachten abzuschliessen, wenig zufriedenstellenden Ersatz. — Hinsichtlich der Segelschiffsräume können wir nur wiederholen, dass der Markt ausserordentlich fest verbleibt. Ganz besonders fest sind die Raten für Stückgutladung nach den Colonien und für Kisten-Oel nach dem fernem Osten. »Lumber«-Frachten vom Golf sind gleichfalls fest, jedoch ist dieses Geschäft durch einen Strike der Holzarbeiter beschränkt. »Naval-Stores«-Frachten behaupten ihre frühere Position, wenngleich zuweilen ein Schiff von passender Grösse und Qualität und nicht minder am richtigen Platz etwas höhere Frachtraten zu erzielen vermag.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3 1/2 d	25/	17/6	15/
London,	3 1/2 d	22 6	16/3	15/
Glasgow,	4d	25/	17/6	15
Bristol	4d	25/	17/6	15
Hull	4d	25/	17/6	15
Leith	4 1/2 d	22 6	17/6	17/6
Newcastle	4 1/2 d	25/	15/	15/
Hamburg	60 s	24c.	18 cents.	50 mk
Rotterdam	8c.	22 1/2 cts.	18 cts.	12a14.
Amsterdam	9c.	22 1/2 cts.	18 cts.	12a14.
Kopenhagen	3 7 1/2	22 6	20/	20
Bordeaux	3/6	22 1/2 cts.	22 1/2 c.	\$ 5
Antwerpen	4d	21/3	17/6	17/6
Bremen	60 s	24c.	20c.	12c.
Marseille	3 4 1/2	25/	20/	20/a25.

Baumwolle, gepr.: Liverpool 1/2 d. — Hamburg 30 c. — Rotterdam 30 c. — Amsterdam 30c. — Kopenhagen 1/2 d. — Antwerpen 7-64 d. — Bremen 35 c. — Marseille — c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.		Direct.		Continent.	Shanghai
	N. Y.	Balt.	U. K.			
Getreide p. Dpfr.	3/6	3/6	2 7 1/2	2/9	.....	.....
Raff. Petrol. p. Segel ....	.....	.....	2/9a2/3	.....	25 1/2 c.	.....
	Hongkong.		Java.	Calcutta.	Japan.	
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	23a23 1/2 c.	20c.	16c.	25c.	.....	.....

## Sprechsaal.

(Eingesandt.)

An die Redaction der »Hansa«.

Am 30. August 1897 vercharterte Herr Otto Thoresen, Christiania, seinen Dampfer »Skuld«, Capt. Chr. Rafen, an die Firma A. Markwald & Co., Ld. Bangkok, für die Reise von Bangkok nach Toulon mit einer Ladung Teakholz. Die Ladung war durch die Charter in folgender Weise beschrieben: Eine Ladung Teakholz, bestehend aus Logs und/oder Planken nach Wahl der Verschiffer, und zwar: etwa 1660 Loads auf und unter Deck, jedoch nicht über das Tragvermögen des Schiffes hinaus. Der Dampfer ist im Stande Theilladung von »Timber« oder »Logs« bis zu 45 Fuss Länge einzunehmen. Als Fracht wurde vereinbart: 40 sh per Ton zu 50 Cubikfuss (Queens Custom's Calliper Maass), für Bretter und Planken von 23 Fuss und aufwärts; zwei Drittel genannter Rate für 18 Fuss und unter 23 Fuss; die Hälfte der Rate (also 20 sh) für alle Grössen unter 18 Fuss; jedoch bezüglich des Quantum in Uebereinstimmung mit den Wünschen des Capitäns. Decksladung, wenn sie vom Capitän verlangt werde, zu vollen Raten.

Am 17. December desselben Jahres erreichte D. S. »Skuld« den Ladehafen und nahm 1324 Tons ein; nämlich 1495 Logs und 16 Planken, von welchen 17 Logs zwischen 18 und 23 Fuss maassen, während doch 23 Fuss und darüber bei der Vercharterung vereinbart waren.

In Toulon wurde die Ladung an den »Commissaire aux approvisionnements«, auf dessen Namen die Connossemente lauteten, abgeliefert. Laut Connossement sollte die Fracht in Uebereinstimmung mit der vom 30. August 1897 datirten Charterpartie beglichen werden. Zum grössten Erstaunen des Rhedors, Herrn Thoresen, erhielt er aus Toulon die Nachricht, dass ein grosser Betrag der Fracht (anfänglich 30 751,05 Fr. später 11 750,51 Fr.) zurückbehalten wurden, um eine Forderung beglichen zu können, die sich auf die Behauptung stützte, dass der Dampfer »Skuld« nicht die volle Ladung mitgenommen habe, zu deren Transport sich Herr Thoresen, laut einem am 8. October 1898 in Bangkok zwischen ihm und dem französischen Marineminister abgeschlossenen Contract verpflichtet habe. Von der Existenz des erwähnten Contractes oder »convention«, wie er genannt wurde, hatten weder der Rheder noch sein Capitän

eine Abnung. Die beiden Contrahenten sollten sein. Herr Thoresen, Capitän vom Dampfer »Skuld« einerseits und ein Herr Blincau, Commissionär des Arsenal in Saigon, im Namen des französischen Marineministers, auf Rechnung des Staates, andererseits. Der Contract war unterzeichnet von dem genannten Herrn Blincau und einem gewissen Wiede, als Director der Firma A. Markwald & Co.

Weder Herr Thoresen noch der Capitän Rafen hatten Herrn Wiede oder der Firma A. Markwald & Co., oder aber irgend einem Anderen die Vollmacht zu einem Contract mit dem französischen Minister gegeben.

Das Document verpflichtete unter Anderem den Rheder direct nach Frankreich ungefähr 1660 T. Teakholz in allen Grössenverhältnissen gegen eine Fracht von 40 sh per T. zu befördern. Die Ton war berechnet zu  $\frac{35.33}{50}$  des thatsächlichen Cubikraumgehalts; abzuliefern am Bestimmungsorte.

Auf Grund dieser »Convention«, die Bedingungen entgegengesetzt denen in der Charterpartie vereinbarten enthielt, verlangte der französische Minister als Entschädigung 11 759,51 Fr. für die fehlenden 223 T., welche in Uebereinstimmung mit dem gefälschten Contracte vom 8. October hätten abgeliefert werden sollen, statt dessen aber in Bangkok geblieben waren, um mit einem anderen Schiffe befördert zu werden.

Herr Thoresen wandte sich darauf an die »Nordisk Skibsrederforening«, welche die Firma A. Markwald & Co. in Bangkok schriftlich aufforderte, den Frachtenrückstand zu begleichen und eine Erklärung über das Geschehene abzugeben. Die Rhedervereinigung ist bisher ohne jede Antwort geblieben.

Nach langwierigen Verhandlungen in dieser Angelegenheit mit dem französischen Minister kam schliesslich ein Compromiss zu Stande, aus dem der Rheder immerhin mit grossem Verlust hervorging.

Wir glauben, dass es im allgemeinen Interesse gehandelt ist, wenn die Aufmerksamkeit auf diese Facta gelenkt werde, damit Rheder und Schiffer bei etwaigen geschäftlichen Beziehungen zu der Firma A. Markwald & Co. Ld., Bangkok, auf ihrer Hut sind.

Nordisk Skibsreder forening  
J. Jantzen, Bestyrer.

## E. SCHLICK, Hamburg, Mönkedamm 14.

### Stopfbüchsenpackung aus Galvanischem Metallpapier. „System Endruweit“

D. R. P. No. 82664 und 97570.

#### Vorteile:

Vollkommene Dichtung — Gleichmässige, dem jeweiligen Dampfdruck entsprechende, Anspannung. — Weitestgehendes Vermeiden von Reibung und Kraftverlust. — Sicherheit gegen Beschädigung der Kolbenstangen. — Ersparniss an Schmiermaterial.

**Einzige Packung, die auch bei hoch überhitztem Dampf tadellos steht. — Billiger als Metallpackung.**

Bedarf niemals einer vollständigen Erneuerung. — Vorzüglich für Pumpen mit hohem Druck.

### Dynamobürsten „System Endruweit“,

aus verkohltem galvanischen Metallpapier D. R. P., die gleich den Stopfbüchsen-Packungen und Flanschdichtungen, elektrolytisch aus absolut reinem Kupfer und Nickel hergestellt werden, vereinigen durch die innige Verbindung dünner Kohlschichten mit chemisch reinen Metallplättchen die guten und vermeiden die schlechten Eigenschaften sowohl der Metall- als auch der Kohlebürsten.

Stromabnahme funkenlos.

Widerstand und Reibung minimal.

Collector wird spiegelblank polirt und absolut nicht angegriffen.

Verhüten als Ersatz von Kohlebürsten jeden Energieverlust.

Abnutzung gering.

Bedienung einfach.

Preise billig.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzelle oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 48.

Hamburg, den 2. December.

XXXVI. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Der mathematische Unterricht in den Navigationsschulen. (Fortsetzung.) — Der Kaiser Wilhelm-Canal. — Ein Urtheil über die deutsche Binnen-schiffahrt. Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenbericht.

### Auf dem Ausguck.

Der vorletzten Novemberwoche dieses Jahres werden die Annalen des deutschen Rhederei- und Schiffbauwesens einen hervorragenden Platz einräumen müssen. Soweit Stapelläufe für deutsche Rechnung von deutschen Schiffswerften in Betracht kommen, ist ein Record geschaffen, den selbst weit in der Zeit vorausschauende Personen vor zwei Jahrzehnten für unmöglich gehalten hätten. Nicht weniger als fünf Schiffe, darunter erstklassige Kunstprodukte der Schiffbauindustrie, vertauschten in den wenigen Tagen den trockenen Platz auf den Helgen, ihrer Geburtsstätte, mit jenem Element, auf dem nach des Kaisers Wort unsere Zukunft liegen soll. Ausser den aufgezählten liefen noch zwei weitere Dampfer für deutsche Rhedereien von englischen Werften vom Stapel. Alles in Allem in sieben Tagen sieben Schiffe mit einem Raumgehalt von ca. 50 000 Tons. Die erwähnten Schiffbauerzeugnisse sind der: deutsche Kreuzer „Nympe“ von der Kieler Germaniawerft; der Reichspostdampfer „Hamburg“ für die Hamburg-Amerika-Linie vom Stettiner „Vulcan“; der Passagierdampfer „Freiburg“ von einer englischen Werft, „Deli“ von der Actiengesellschaft „Weser“ für den Norddeutschen Lloyd; der Passagierdampfer „Cap Frio“ für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft von der Hamburger Reiherstieg-Schiffswerft; der Fracht-

dampfer „Eva“ für die Apenrader Firma M. Jobsen von einer englischen Werft und der Passagierdampfer „Heinrich“ für A. C. Hansen, Wellingdorf, von den Howaldtswerken in Kiel.

Französische Schiffsblätter führen heftige Klage gegen die in letzter Zeit von französischen Gerichten gefällten Urtheilssprüche, sofern sie sich auf seemännische Vergehen erstrecken. Es sind mehrere Leute, die sich eines **Desertionsvergehens** schuldig gemacht und Schiffscollagen zur Desertion überredet haben, insofern **freigesprochen**, als der rechtsprechende Gerichtshof, der in einzelnen Fällen eine Gefängnisstrafe bis zu drei Monaten erkannt hatte, den Verurtheilten die Vergünstigungen des Berenger-Gesetzes, welches den Urtheilsspruch aufhebt, zu Theil werden liess. Nun, in Deutschland werden Desertionsvergehen gewiss auch nicht schwer, man darf wohl im Allgemeinen sagen, recht gering bestraft. Dass Desertionsfälle vorkommen, die im Sinne des Deserteurs vom rein menschlichen Standpunkt begreiflich, ja entschuldbar sind, wird Niemand bestreiten; aber diese sind in der Minderzahl. Wie viele Seeleute kommen schon mit dem Vorsatz an Bord, um in einem bestimmten Hafen wegzulaufen, wie viele betreiben das Desertiren als Sport! Eine grosse Anzahl; gegen die die ganze Strenge des Gesetzes, falls man der Ausreisser habhaft wird, besonders dann in Anwendung kommen müsste, wenn die zum Heimschaffungsgesetz gemachten



Vorschläge des Staatssecretärs des Innern die Bestätigung des Reichstages finden sollten. Bekanntlich soll die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute auch auf straffällige Seeleute Anwendung finden. Rechnet man zu diesen straffälligen Seeleuten auch Deserteure der Handelsmarine, dann steht die Jenen bevorstehende geringe Strafe in gar keinem Verhältniss zu den Transportkosten, zu den Bewachungs-unannehmlichkeiten an Bord und last not least zu der Aufregung und Sorge des Capitäns, dem die Internirten zwecks richtiger Ablieferung übergeben werden. Bedenkt man, dass einem Deserteur nur in ganz seltenen Fällen eine Geldstrafe von mehr als  $\mathcal{A}$  20 zudictirt, dagegen der Capitän, falls ihm der Gefangene entweicht, zu mindestens  $\mathcal{A}$  50 verurtheilt wird, so kann man sich einen Begriff von dem Missverhältniss machen, das nach Einführung des erwähnten Heimschaffungsgesetzes entstehen würde, wenn Deserteure auch zu den transportpflichtigen, straffälligen Seeleuten gerechnet werden. Erfolg würde das Gesetz insofern haben, als sich die meisten Deserteure sofort beim Eintreffen eines deutschen Schiffes in dem Hafen, wo sie weilen, dem deutschen Consul stellen würden, um freie Passage nach der Heimath zu erhalten. Die Schattenseiten des Gesetzes wären aber, dass viele »unternehmende« junge Leute, die heute nur, weil sie fürchten im Auslande unterzugehen, nicht desertiren, kein Bedenken zur Ausführung dieses Schrittes tragen dürften.

Da englische Zeitungen schon seit Wochen nichts mehr von den missglückten Versuchen Mr. Wilsons, in Zusammenhang mit einer Lohnaufbesserung der Seeleute schreiben, darf man füglich annehmen, dass der s. Z. mit hochtönenden Worten eingeleitete Seemannsstrike auch für seine Anstifter vorüber ist. D. h. mit anderen Worten, der Kampf zwischen **Shipping Federation** und Sailors und FiremensUnion ist mit einer vernichtenden Niederlage der Gewerkschaft beendet worden. Damit nun in Zukunft nicht so leicht wieder Lohnkämpfe vom Zaun gebrochen werden, hat die Shipping Federation Maassregeln ergriffen, die bezwecken, den im weitesten Sinne des Wortes gedachten Seemann enger an sich zu knüpfen. Schon seit Jahren bestand eine **Pensionscasse**, die im Dienste verletzten Seeleuten, Mitgliedern der Federation, gewisse Unterstützung gewährte. Die Statuten der Casse werden nun in soweit eine Aenderung erfahren, als nicht nur verletzte Seeleute für eine gewisse Dauer Pensionen, sondern auch die Hinterbliebenen verunglückter Seeleute eine Abstandssumme erhalten, deren Höhe ebenso wie die der Pension sich nach der Charge richten, die der Pensionär s. Z. bekleidete. In den

Besitz eines Federation-Tickets, der zu den Segnungen der Casse berechtigt, können vom 1. Januar 1900 kommen: 1) Seeleute, die einen schriftlichen Nachweis über sechsmonatliche Dienstzeit auf Schiffen der Federation nachweisen können. 2) Erste Classe-Seeleute der Naval-Reserve. 3) Inhaber eines günstig lautenden Entlassungszeugnisses der Königlichen Marine. Die Vergünstigungen, welche den Mitgliedern zu Theil werden, sind folgende:

1) Im Falle körperlicher Verletzung und Dienstunfähigkeit, auf die Dauer bis zu 13 Wochen, erhalten:

	Schiffe unter 200 T. gr. Wöchentlich	Schiffe über 200 T. gr. Wöchentlich
1) Ein Schiffsführer . . . . .	20 s.	40 s.
2) Erster Steuermann, erster Maschinist, Arzt und Zahlmeister	14 s.	30 s.
3) Zweiter Steuermann, zweiter Maschinist . . . . .	14 s.	20 s.
4) Schiffsführer von Küstenseglern	20 s.	20 s.
5) Andere nach d. Gesetz als Schiffsofficiere geltende Personen .	14 s.	16 s.
6) Unterofficiere, Steuerleute von Küstenseglern, Oberstewards und Oberköche . . . . .	14 s.	14 s.
7) Matrosen, Heizer sowie alle anderen Mannschaftsmitglieder	10 s.	10 s.
8) Asiatische Seeleute . . . . .	5 s.	5 s.

2) Im Todesfalle oder totaler Dienstunfähigkeit infolge eines im Dienste zugezogenen Unglücksfalles eine einmalige Abschlagszahlung von:

	Schiffe unter 200 T. gr.	Schiffe über 200 T. gr.
1) Ein Schiffsführer . . . . .	£ 50	£ 100
2) Erster Steuermann, erster Maschinist, Arzt und Zahlmeister	£ 35	£ 75
3) Zweiter Steuermann, zweiter Maschinist . . . . .	£ 35	£ 50
4) Schiffsführer von Küstenseglern	£ 50	£ 50
5) Andere nach d. Gesetz als Schiffsofficiere geltende Personen .	£ 35	£ 40
6) Unterofficiere, Steuerleute von Küstenseglern, Oberstewards und Oberköche . . . . .	£ 35	£ 35
7) Matrosen, Heizer sowie alle anderen Mannschaftsmitglieder	£ 25	£ 25
8) Asiatische Seeleute . . . . .	£ 12 10 s.	£ 12 10 s.

Besondere Raten erhalten Fischer und Beschäftigte auf Schleppern oder Schuten; und zwar ein Schiffer bzw. dessen Hinterbliebene £ 35, andere Mannschaftsmitglieder £ 25.

„The Transatlantic Times“, so heisst die erste Schiffszeitung, die mit Hilfe der drahtlosen Telegraphie die neuesten Nachrichten vom Lande erhielt, während sich das Redaktionsbureau an Bord des Schnelldampfers »St. Paul« mit diesem 20 Seemeilen in der Stunde vorwärts bewegte. Marconi, der den Verlauf der Wettfahrt zwischen »Columbia« und

»Shamrock« New-Yorker Zeitungen telegraphisch übermittelt hatte, führte als Passagier des »St. Paul«, von den Staaten kommend, seine Apparate mit sich. Als der Dampfer noch 66 Seemeilen von den Needles, wo Marconi früher eine Telegraphenstation eingerichtet hatte, entfernt war, gelangten die ersten »neuesten« Nachrichten an Bord. Mehrere Stunden hindurch wurde die Unterhaltung auf diese Weise fortgesetzt, sodass die Passagiere schon über verschiedene Neuigkeiten unterrichtet waren, ehe das Schiff vor Anker ging. Die telegraphirten Nachrichten und der Bericht über dieses interessante Experiment wurden dann in der ersten und einzigen Nummer der »Transatlantic Times« gedruckt, die für einen Dollar pro Exemplar zum Besten der Unterstützungscasse der Matrosen der »America-Line« verkauft wurde. Der Wortlaut jenes eintägigen Blattes, den wir nachstehend wiedergeben, erfolgt in englischer Sprache, dem Idiom, in dem er verkündet ist. Eine Uebersetzung ins Deutsche würde der Originalität Abbruch thun.

### THE TRANSATLANTIC TIMES.

VOLUME I.

NUMBER I.

### THE TRANSATLANTIC TIMES.

Published on board the "ST. PAUL," at Sea, en route for England, November 15th, 1899.

One Dollar per Copy in aid of the Seamen's Fund.

Mr. W W Bradfield, Editor-in-Chief. Mr T Bowden Assistant Editor. Miss J B Holmanu, Treasurer. Mr H H McClure, Managing Editor.

Through the courtesy of Mr G Marconi, the passengers on board the "St. Paul," are accorded a rare privilege, that of receiving news several hours before landing. Mr. Marconi and his assistants have arranged to work the apparatus used in reporting the Yacht Race in New York, and are now receiving dispatches from their station at the Needles. War news from South Africa and home messages from London

and Paris are being received. The most important dispatches are published on the opposite page. As all know, this is the first time that such a venture as this has been undertaken. A Newspaper published at Sea with Wireless Telegraph messages received and printed on a ship going twenty knots an hour!

This is the 52nd voyage eastward of the "St. Paul." There are 375 passengers on board, counting the distinguished and extinguished

The days' runs have been as follows:—

Nov. 9th	435
" 10th	436
" 11th	425
" 12th	424
" 13th	431
" 14th	414
" 15th	412

97 miles to Needles at 12 o'clock, Nov. 15th.

### BULLETINS

1.50 p m. . . . . First Signal received, 66 miles from Needles.

2.40 "Was that you "St. Paul"? 50 miles from Needles.

2.50 "Hurrah! Welcome Home! Where are you?"

3.30 "40 miles, Ladysmith, Kimberley and Mafeking holding out well. No big battle. 15,000 men recently landed.

3.40 "At Ladysmith no more killed. Bombardment at Kimberley effected the destruction of ONE TIN POT. It was auctioned for £ 200. It is felt that period of anxiety and strain is over, and that our turn has come."

4.00 "Sorry to say the U. S. A. Cruiser 'Charleston' is lost. All hands saved."

The thanks of the Editors are given to Captain Jamison, who grants us the privilege of this issue.

»Fairplay« berichtet in seiner letzten Nummer über eine ereignisreiche und gefährliche Reise des britischen Dampfers »Waikato« von London nach Fremantle (Australien). Das Schiff verliess London am 4. Mai. Einen Monat später, 180 Seemeilen Süd vom Cap der guten Hoffnung, brach der Schraubenschaft und zwar so unglücklich, dass an eine Reparatur auf See nicht gedacht werden konnte. Der Dampfer trieb nun mit Wind und Strom 4452 Seemeilen, 102 Tage lang, ehe er von »Asoloun«, einem anderen britischen Dampfer, auf 38° S.-Br. und 65° O.-Lg. in Schlepptau genommen und nach Fremantle gebracht wurde. Gemeinsam legten Beide noch eine Distanz von 2521 Seemeilen zurück. Die Besatzung des verunglückten Dampfers, dessen Proviantvorrath ausgegangen war, nährte sich wochenlang von conservirten Sardinen und Heringen, Bestandtheilen der Ladung. »Fairplay« führt seinen Darlegungen eine Karte bei, die in graphischer Darstellung die Trift des schraubenlosen Dampfers veranschaulicht. Entsprechend dem in jener Region vorherrschenden westlichen Winden ist »Waikato« etwa 40 Längengrade östlich und etwa 4 Breitengrade südlich getrieben. Soweit die Triftrichtung vom 5. Juni bis 6. August bis 40° Ost-Lg. in Betracht kommt, ist sie nichts weniger als regelmässig. Neben verschiedenen mehr oder weniger schiefwinkligen Dreiecken bildete die Curslinie des Dampfers verschiedene Parallelogramme und andere Figuren, für deren Bezeichnung jeder mathematische Ausdruck fehlt. Vom 6. August bis zum 15. September trieb das Schiff in etwa OSO später ONO. Richtung von 40° bis 65° O.-Lg.; die südlichste Breite war auf dieser Tour etwa 44°, die nördlichste 38°. Erwähnt mag noch werden, dass während der Schlepptour auf Amsterdam Isl. Station gemacht wurde, um das schleppende Schiff mit Kohlen zu versehen. Die Unterbrechung dauerte nicht ganz 24 Stunden.

## Der mathematische Unterricht in den Navigationsschulen.

(Dr. O. Fulst, Oberlehrer an der Seefahrtsschule zu Bremen.)

(Fortsetzung.)

Man kann hier aber auch leicht in den Fehler verfallen, der Theorie ein zu weites Feld einzuräumen. Auch hier offenbart sich die Kunst des Lehrers in einer weisen Beschränkung. Die strengen Beweise der hier in Frage kommenden Lehrsätze bieten vielen Schülern so viele Schwierigkeiten, dass man oft gezwungen ist, sie durch Erläuterungen an einfachen Beispielen oder durch andere Hilfsmittel zu ersetzen. Eine solche Erläuterung ist gelegentlich lehrreicher und überzeugender als der strenge Beweis. Kein Lehrer wird diesen ganz ignorieren, aber eine Reproduction derselben durch die Schüler zu verlangen ist unter Umständen ein ziemlich unnützes Ding. Es giebt eben — nicht nur unter den Navigationsschülern — eine ganze Reihe von Leuten, denen die Wiedergabe eines solchen Beweises geradezu unmöglich ist. Selbst von sonst ganz gut begabten Schülern lernen einige das Beweisen niemals. Man erreicht wohl, dass sie mit Mühe und Noth aus Angst vor der Prüfung einen Beweis auswendig lernen, aber es ist schade, um die dabei vergeudete Zeit, denn ein Beweis, der nicht verstanden wird, ist für den betreffenden kein Beweis. Für solche Schüler hat der Lehrer eine ganze Reihe von Mitteln an der Hand, den Beweis zu ersetzen.

Einige der hier in Frage kommenden Beweise sind übrigens so abstrakt, dass sie sogar nur von den allerbegabtesten erfasst werden. Hierher gehören z. B. die Beweise der Lehrsätze über die Logarithmen. Und man kann sich nicht darüber wundern, denn um sich z. B. einen klaren Begriff von dem Ausdruck  $10^{-0.39103}$  machen zu können, muss man schon über recht schöne mathematische Kenntnisse verfügen.

Der Lehrer thut daher am besten, er richtet seine Beweismittel nach seinem Schülermaterial. Man bedenke, dass Analogieschlüsse auch beweisende Kraft haben und dass ein verstandener Analogiebeweis mehr Ueberzeugungskraft besitzt als ein unverständener synthetischer Beweis.

Man lasse daher die Beweise arithmetischer Lehrsätze aus der Prüfung fort und überzeuge sich nur davon, dass die betreffenden Lehrsätze gekannt und verstanden werden. Denn darin wird mir jeder meiner Collegen beistimmen, dass ein Schüler, der einen solchen Beweis nicht führen kann, sehr wohl trotz alledem in der Arithmetik »gute« Kenntnisse haben kann. Eine solche Aufgabe giebt also kein Mittel an die Hand, sich von den arithmetischen Kenntnissen des Prüflings zu überzeugen, sie ist

daher als Prüfungsaufgabe werthlos und da sie dem Unterricht viele kostbare Stunden raubt, schädlich.

Diese Betrachtungen über die Beweise führen uns über zur Planimetrie.

### Planimetrie.

Die Planimetrie ist bisher das Schmerzenskind des ganzen Navigationsschul-Unterrichts gewesen. Sie erforderte viele Zeit und die Resultate, die erzielt wurden, waren mehr als dürftig. Dabei ist der Geometrie-Unterricht von ganz ausserordentlicher Wichtigkeit für das Verständniss der mathematischen Geographie und der gesammten Nautik, so dass man sie durchaus nicht entbehren kann. Sie ist so recht das Fach, das zur Ausbildung des Verstandes, vor allen Dingen aber zur Ausbildung des räumlichen Anschauungsvermögens, einer kaum zu entbehrenden Eigenschaft des Schülers, berufen ist. —

Es ist aber sehr die Frage, ob sich unser Unterricht in der Planimetrie den Bedürfnissen unserer Schüler in richtiger Weise anpasst, ob er genügend darauf Rücksicht nimmt, dass unsere Schüler durch ihn die unerlässliche Raumanschauung lernen sollen, dass alles übrige zunächst hinter dieser Anforderung zurückstehen muss.

Wenn wir von dem Umfange absehen, so ist unser Unterricht in der Planimetrie nicht wesentlich von dem auf Gymnasien und Realgymnasien ertheilten verschieden — er ist von A bis Z und zwar nach Inhalt und Form dem Euklid entnommen. Diese Euklidische Form, die seit mehr als 2000 Jahren für jeden Geometrieunterricht maassgebend gewesen ist, ist uns allen so sehr in Fleisch und Blut übergegangen, wir haben uns so daran gewöhnt, sie gleichsam als Evangelium zu betrachten, dass wir jeden, der von dieser Form abzuweichen versucht, als Ketzer zu betrachten geneigt sind. Aber die Ketzer mehren sich. Es giebt heutigen Tags schon eine grosse Zahl von Mathematik-Lehrern, die nicht mehr unbedingt auf den Euklid schwört, die an die Stelle der bis in das Kleinste schematischen Beweise eine freiere Behandlung des Stoffes setzt und gute Erfolge damit erzielt.

Der bisherige Geometrieunterricht war eigentlich nichts anderes als eine Anhäufung von Beweisen. Der Beweis spielte darin eine so grosse Rolle, dass man ihn lange als die Hauptsache des Unterrichts angesehen, darüber alles andere fast vergessen hat. Das heisst aber, der Geometrie die Seele rauben. Wir treiben nicht Geometrie des Beweises willen, sondern darum, die Eigenschaften der Raumgrössen kennen und verwenden zu lernen.

Dass man auf Gymnasien und anderen höheren Lehranstalten dem geometrischen Beweise sehr viel Bedeutung beimisst, ist verständlich. Dort benutzt man die Geometrie in allererster Linie als Schule



des logischen Denkens, der eigentliche Zweck der Geometrie kommt für diesen Unterricht erst in zweiter Linie. Aber auch dort bricht sich allmählig die Anschauung Bahn, dass die Geometrie auch dann die Schule der Logik ist, wenn man sie ihrer selbst willen und nicht ihrer Beweise willen lehrt. Man sehe sich darauf hin einmal ein neueres Lehrbuch der Elementar-Mathematik an, z. B. das von G. Holzmüller, das sich auf den Gymnasien und Realgymnasien einer grossen Beliebtheit erfreut. Die hier dargestellte Geometrie ist, vorzüglich in ihrem ersten Theile, keine Beweissammlung sondern wirklich eine »Raumlehre.«

Der Beweis ist nicht mehr die Hauptsache; ihm ist der Platz angewiesen, der ihm zukommt; er spielt keine herrschende sondern eine dienende Rolle. Dadurch, dass sich der Verfasser freigemacht hat von jener eisernen Euklidischen Form, ist es ihm gelungen, manchen der so gefürchteten Beweise in eine einfache selbstverständliche Erläuterung zu verwandeln.

Ich möchte durch diese Darstellung aber nicht die Meinung erwecken, ich wollte den Beweis ganz aus dem Geometrie-Unterricht verbannt wissen. Um keinen Preis. Wie alle mathematischen Wahrheiten, so müssen auch die geometrischen bewiesen werden, und ohne Beweis würde der Unterricht aufhören ein Mathematik-Unterricht zu sein. Ich wende mich nur gegen das zu starke Betonen des Beweises auf Kosten der Ausbildung in der Raumanschauung. Gerade auf den Fachschulen, zu denen die Navigationsschulen gehören, wo man sich nicht die Aufgabe stellt und stellen kann, die Planimetrie als ein wissenschaftlich unanfechtbares Ganzes darzustellen — wie es selbstverständlich die Aufgabe des Mathematikers ist — dort sollte man sich hüten, zu viel zu beweisen. Was jedem Schüler ohne Weiteres selbstverständlich ist, das braucht ihm doch nicht erst noch bewiesen zu werden. Was ist eigentlich an dem Satze, dass Scheitelwinkel einander gleich sind, zu beweisen? Zwei Worte des Lehrers, und alle, selbst die schwerfälligsten sind von der Richtigkeit dieser Thatsache überzeugt! Dasselbe gilt von dem entsprechenden Satze über Gegenwinkel und Wechselwinkel. Man mache diese Sätze dem Schüler anschaulich klar, so wird er keine Schwierigkeiten dabei finden und ihm wird mehr damit genützt sein als mit all den schönen Beweisen. Ja, ich gehe noch weiter, selbst die Beweise der ehrwürdigen Kongruenzsätze sind überflüssig. Mit Leichtigkeit kann man sie entbehrlich machen. Man löse zunächst die dem Kongruenzsatz entsprechende Constructionsaufgabe, also z. B., ein Dreieck zu zeichnen aus zwei Seiten und dem zwischenliegenden Winkel. Dass diese Aufgabe nur eindeutig zu lösen ist, ist so anschaulich klar, dass man es nicht zu beweisen

braucht (vom Standpunkte des Schülers aus); einige erläuternde Worte des Lehrers können sogar den Beweis andeuten, ohne ihn aber wirklich zu führen. Ist hierüber Klarheit erlangt und es geschieht das sehr schnell, so ist damit auch unmittelbar der Satz, dass zwei in zwei Seiten und dem zwischenliegenden Winkel übereinstimmende Dreiecke kongruent sind, gegeben. Diese Sätze, die in der früheren Weise bewiesen, dem Unterricht ziemlich viel Zeit kosteten, werden in dieser Darstellung, die sich z. B. auch in dem oben erwähnten Lehrbuche von Holzmüller findet, als etwas ganz Selbstverständliches vom Schüler erkannt; einer Schwierigkeit wird er sich gar nicht bewusst.

Die durch eigene Zeichnung gewonnene Anschauung des Schülers ist für das Verständniss der Geometrie überhaupt von hervorragender Bedeutung, und wenn man auf diesen Punkt mehr Gewicht als bisher legen wollte, so würde man dadurch den Geometrieunterricht nicht nur beleben, man würde ihn gleichzeitig auch wirksamer machen. Wenn man sich auf die strengen Beweise der wichtigsten Sätze beschränkte, die dadurch gewonnene Zeit aber zur Ausbildung in der Lösung von Constructionsaufgaben benutzte, so würde der Schüler in der Raumanschauung gewiss erheblich mehr geübt werden als bisher. Daneben würde er sich eine gewisse Fertigkeit in der Zeichnung von Figuren aneignen, die ihm später in sehr viel Lebenslagen nützliche Dienste erweisen kann.

Ein besonderer Beweis für die Richtigkeit des Constructionsverfahrens ist bei diesen Aufgaben fast nie nöthig, da der Beweis nur eine Wiederholung des der Construction zu Grunde liegenden Gedankens sein würde, so dass man sich auf die Ausbildung im Construiren allein beschränken könnte. Es wird jawohl ganz allgemein als selbstverständlich angesehen werden, dass knifflige Aufgaben, deren Lösung mit irgend einer besonderen Schwierigkeit verknüpft ist, absolut vom Unterricht auszuschliessen sind. Einfach sollen die Aufgaben sein, damit auch derjenige Schüler, der keine besondere Begabung für die Mathematik mitbringt, dieselben lösen kann, ohne darauf »gepresst« zu werden.

Um das Interesse der Schüler für diesen Gegenstand zu heben, wird man gut thun, die Aufgaben nicht einfach in der rein geometrischen Form zu geben, sondern sie der seemännischen Praxis zu entnehmen. An Stoff hierzu kann es nicht fehlen, bietet doch z. B. fast jeder Collisionsfall Gelegenheit zur schönsten Constructionsaufgabe. Ein stärkeres Betonen der praktischen Seite im Geometrie-Unterricht wird in Zukunft auch deshalb wohl geboten sein, weil die bisher im Unterricht über die Abstandsbestimmungen dargebotene geometrische Uebung, wenn dieses Fach aus der Prüfung verschwindet, fast ganz verloren geht. In die

Kartenaufgaben nehme man nur die in der Praxis gebräuchlichen Abstandsbestimmungen; andere — und man kann sich deren sehr mannigfaltige ausdenken — gebe man im Geometrie-Unterricht als Übungsmaterial.

(Fortsetzung folgt.)

## Der Kaiser Wilhelm-Canal.

(Vom 1. April 1898 bis zum 31. März 1899.)

Das Kaiserliche Canalamt hat für das Rechnungsjahr 1898 den Verwaltungsbericht veröffentlicht. Sind Mittheilungen über die auf dem Kaiser Wilhelm-Canal während eines Jahres gemachten Beobachtungen, hauptsächlich solcher des Verkehrs, der Einnahmen und Ausgaben, auch stets grösster Beachtung werth, so darf die jüngst veröffentlichte Publikation ein um so lebhafteres Interesse beanspruchen, als grade während der Berichtsperiode oiffrige Debatten in Schiffahrtskreisen über die Frage gepflogen sind: Staffeltarif oder gleichmässiger Tarif? Wir werden auf Grund der amtlichen nachstehenden Daten zu urtheilen haben, ob die Argumente der Gegner oder die der Befürworter des Staffeltarifs stichhaltig waren und welche der beiderseitigen Prophezeiungen bezüglich der Verkehrsentwicklung eingetroffen sind.

Dass der bauliche Zustand des Canals auch im Berichtsjahre befriedigend gewesen ist, geht daraus hervor, dass die wenigen und ganz geringfügigen Rutschungen der Canal-Böschungen meistens auf das Festkommen von Dampfern in den Böschungen zurückzuführen gewesen sind. Die Reinigungsarbeiten des Fahrwassers von Steinen, haben insofern zu vorzüglichen Resultaten geführt, als von 26 000 Fahrzeugen, die den Canal durchfahren haben, nur ein einziges durch Auflaufen auf einen Stein, und zwar unerheblich, beschädigt wurde.

Gleich bei Inbetriebnahme des Canals zeigte es sich, dass der Strom, der im Canal entsteht, wenn während des niedrigeren Wasserstandes in der Elbe zur Ebbezeit die Brunsbütteler Schleusen geöffnet werden, eine grosse Gefahr für die Canalschiffahrt bildet, zumal in seinem westlichen Theile, wo naturgemäss dieser Strom am stärksten auftritt. Dieser Strom erschwert bei den mit ihm fahrenden Schiffen das notwendige Halten der Mitte des Canals namentlich in den vielfachen Curven. Er ist auch dadurch gefährlich, dass, wenn einmal ein solches Schiff mit den Vorderstegen in der Seitenböschung festgerathen ist, es sehr bald querschlägt und dann nicht nur den Canal sperrt, sondern auch sehr viel schwerer abzubringen und ernststen Beschädigungen am Vorder- und Hinterstegen oder gar der Gefahr des völligen Durchbrechens ausgesetzt ist. Für die gegen den Strom fahrenden Schiffe bringt der Strom eine erhebliche Verlangsamung der Fahrt oder aber die Nothwendigkeit häufigerer Umdrehungen der Schraube mit sich. Diese sind wieder den Wandungen des Canals nicht dienlich. Schleppzüge leiden besonders unter dem entgegenstehenden Strome.

Um diesen Gefahren und Uebelständen zu begegnen, bleibt, wie die Erfahrung gelehrt hat, nichts übrig, als während der Entwässerung des Canals durch die Brunsbütteler Schleusen, den Verkehr der grösseren Schiffe und der Schleppzüge wenigstens im westlichen Theile des Canals vollständig ruhen zu lassen. Diese Schiffe und die Schleppzüge machen dann in den Ausweichen fest und bleiben dort liegen, bis nach Schluss der Brunsbütteler Schleusen der Strom aufgehört hat.

An Canal-Personal waren im Berichtsjahr 324 Beamte und 714 Arbeiter vorhanden. Zu Ersteren gehören neben Anderen 2 Oberlootsen und 70 Lootsen.

Im Berichtsjahr ist der Canal von 11 005 Dampfern zu 2 467 839 N.-R.-T. und 14 811 anderen Fahrzeugen zu 650 001 N.-R.-T., also insgesamt von 25 816 abgabepflichtigen Schiffen zu 3 117 840 N.-R.-T. benutzt worden. Gegen das Vorjahr ein Zugang von 2708 Schiffen und 648 045 N.-R.-T.; d. h. 26.24 pCt. des Raumgehaltes. Die Einnahmen an Canalgebühren betrugen 1 588 660 *fl.*, d. h. 324 414 *fl.* oder 25.66 pCt. mehr als im Vorjahre. Von den Dampfern gehörten 5089 mit 949 414 R.-T. regelmässigen Linien an; diese Summe bedeutet einen Zuwachs von 909 Schiffen zu 404 973 R.-T.

Von den 3097 Schleppzügen (2631 im Vorjahr), die den Canal benutzten, sind 1837 durch der Canalverwaltung gehörige, 210 durch von ihr gemietete Schlepper und 1050 durch Privatschlepper befördert worden.

Alle bisher erwähnten Zahlen beziehen sich auf den Verkehr, der sich überhaupt im Canal während des Berichtsjahres abgespielt hat; die folgenden Daten gelten dem Durchgangsverkehr, nach dessen Umfang man gewohnt ist, die Rentabilität und Bedeutung einer künstlichen Wasserstrasse zu beurtheilen. Hier zeigt sich nun die höchst erfreuliche Thatsache, einer grossen Verkehrszunahme gegen das letzte und das vorletzte Berichtsjahr. Die darauf bezüglichen Angaben lauten 1896 = 5084 Schiffe zu 1 542 577 T., 1897 = 10 849 zu 2 133 516 und 1898 = 13 758 Schiffe zu 2 736 625 N.-R.-T. Gegen das Vorjahr also eine Zunahme von 2909 Schiffen zu 603 109 T. oder 28.27 pCt. vom Raumgehalte.

Der Durchschnittsraumgehalt der Dampfer hat im Durchgangsverkehr eine Verminderung von 348.60 auf 339.10 N.-R.-T., derjenige der Segler eine Steigerung von 58.70 auf 62.66 N.-R.-T. erfahren. Die hinsichtlich der Durchschnitts-Dampfergrösse ermittelte Beobachtung beruht, wie das Canalamt sehr richtig erwähnt, hauptsächlich darauf, dass zuerst in diesem Berichtsjahre Fischdampfer, die nur geringen Raumgehalt haben, den Canal sehr häufig benutzten.

Nun kommt ein sehr wichtiger Punkt, nämlich die Zusammenstellung des letztjährigen Verkehrs nach Flaggen geordnet. Hierüber sind im Bericht ausführliche Tabellen veröffentlicht, von denen eine, die sich auf den Durchgangsverkehr bezieht, nachstehend Erwähnung finden mag. Nach Flaggen geordnet durchfahren den Canal. (Die in Klammern vermerkten Zahlen bedeuten das Ergebniss des Vorjahres):

Flagge	Schiffe	Procentsatz.			
		R.-T.	Schiffe	R.-T.	
Deutsch	10913	1807239	79.32 (77.47)	60.03 (66.54)	
Belgisch	25	10002	0.18 (0.21)	0.37 (0.64)	
Britisch	466	288425	3.39 (2.98)	10.54 (8.80)	
Dänisch	769	206578	5.59 (7.05)	7.55 (8.20)	
Französisch	4	936	0.03 (0.10)	0.03 (0.20)	
Niederländisch	608	99820	4.42 (4.17)	3.65 (2.56)	
Norwegisch	225	102259	1.64 (1.39)	3.74 (3.25)	
Schwedisch	608	148672	4.42 (5.41)	5.43 (6.24)	
Russisch	125	65140	0.90 (1.01)	2.38 (2.73)	
Sonstige	15	7554	0.14 (0.21)	0.28 (0.74)	

Die Beantwortung einer weiteren, nicht minder bedeutsamen Frage, ist durch Erwähnung des Verkehrsantheils der einzelnen Hafengruppen gegeben. Wir erfahren, dass bezüglich des Raumgehalts — auf den es doch in erster Linie ankommt — die bisher an der Spitze stehenden Elbhäfen von den deutschen Ostseehäfen überholt und ferner, dass die britischen Häfen von der 7. Stelle im Vorjahr in die 4. Stelle hinaufgerückt sind. Nach Maassgabe des Raumgehalts folgen einander:

Deutsche Ostseehäfen . . . . .	1 261 525 N.-R.-T.
Elbhäfen . . . . .	1 161 423 „
Russische und finnische Häfen . . . . .	829 404 „
Britische Häfen . . . . .	520 751 „
Niederländische und Rheinhäfen . . . . .	498 592 „
Schwedische Häfen . . . . .	453 261 „
Canalhäfen . . . . .	400 310 „
Deutsche Nordseehäfen (ausser Elbhäfen) . . . . .	392 385 „
Dänische Häfen . . . . .	312 659 „
Belgische Häfen . . . . .	186 125 „
Französische Häfen . . . . .	91 156 „
Andere westliche und südliche Häfen . . . . .	71 191 „
Untereiderhäfen . . . . .	40 832 „
Norwegische Häfen . . . . .	16 067 „

Gelegentlich der Besprechung des Themas »Art und Beschaffenheit der Dampfer und ihrer Ausrüstung« wird erwähnt, dass 2.1 pCt. eine so ungünstige Aufstellung des Ruders hatten, dass keine genügend freie Aussicht nach vorne vorhanden war. 37.8 pCt. der Frachtdampfer fuhren mit Deckslast, von denen wieder 32 pCt. eine Höhe von mehr als 2 m hatten. 36.5 pCt. aller Dampfer hatten einen Tiefgang von 3.0 bis 3.9 m; 34.4 pCt. von 4.0 bis 4.9 m; 16 pCt. über 5 m. Die mittlere Dauer der Durchfahrt betrug bei 5.4 Tiefgang 8 Stunden 48 Minuten; bei 5.5 bis 6.9 m Tiefgang 11 Stunden 30 Minuten; bei noch grösserem Tiefgang 12 Stunden 14 Minuten.

Hierauf beschäftigt sich der Bericht mit »Schiffsunfällen und Betriebsstörungen«. Darnach haben sich bei einem Gesamtverkehr von 6494 Seedampfern 289 oder 4.5 pCt. Unfälle und Verzögerungen ereignet. (1897 = 5.18; 1896 = 7.83). Mithin ist die Betriebssicherheit wieder um 0.68 pCt. gestiegen. Die mittlere Dauer des Festsitzens nach dem Auflaufen — 121 Schiffe liefen auf — betrug 1 Stunde 13 Minuten, gegen 2 Stunden 10 Minuten im Vorjahre. So weit die Unfälle auf Schiff und Besatzung zurückzuführen sind, ist »das mangelhafte Steuern durch die Mannschaft die Hauptursache; diese würde beseitigt werden, wenn den Schiffen, die es nöthig haben und den Wunsch äussern, Canalsteuerer mitgegeben werden könnten.«

Die Fälle der durch Strömung verursachten Unfälle haben sich sehr erheblich vermindert. »Eine grosse Betriebsstörung«, heisst es im Bericht, »boten auch in dem verflossenen Betriebsjahre die bei frischem Querwinde den Canal in Ballast oder mit geringer Ladung durchlaufenden grossen Dampfer, namentlich der Hamburg-Amerika- und der Hamburg-Südamerika-Linie. Die Betriebsleitung war bei diesen Schiffen nicht immer im Stande, den Wünschen um möglichst schnelle Durchführung nachzukommen, weil selbst ein mittelmässig starker Querwind das hoch aus dem Wasser ragende flach gehende Schiff bei der nothwendig verminderten Fahrgeschwindigkeit mehrfach gegen die Böschung trieb, von der sie oft nur durch Dampferhülfe freigemacht werden konnten. Derartig gering belastete Dampfer gefährden Schifffahrt und Bauwerke, verzögern die Durchfahrt anderer, benöthigen besonderer Hilfsmittel an Dampfern und Leuten, um sie frei zu halten, sind also der Canalverwaltung eine mit besonderen Kosten verbundene Last, während die Dampfer den Tarifvorzug der in Ballast fahrenden Schiffe geniessen.«

Zum Schluss noch einen kurzen Auszug aus dem wichtigsten Capitel »Einnahmen und Ausgaben«.

»Es haben im Jahre 1898 betragen:

die Gesamteinnahmen . . . . .	1 634 337,77 .M
die Gesamtausgaben . . . . .	2 066 737,08 „

mitbin Mehrausgaben . . . . . 432 399,31 .M

Gegen das Vorjahr mit einer Einnahme von 1 300 018,86 .M

und einer Ausgabe von . . . . . 2 278 283,91 „

haben sich demnach die Einnahmen um 334 318,91 .M =

25,72 pCt. erhöht, die Ausgaben sind um 211 546,17 .M = 9,3 pCt. herabgegangen, so dass der vom Reiche zu gewährende Zuschuss von 978 264,39 .M auf 432 400,31 .M, also um mehr als die Hälfte sich vermindert hat.

Die Mehreinnahmen ergeben sich in der Hauptsache aus dem regeren Verkehr auf dem Canale.

Die geringere Ausgabe rührt hauptsächlich daher, dass im Berichtsjahre weniger Kosten für ausserordentliche Ergänzungen und Verbesserungen dem Betriebs-Etat zur Last gefallen sind.

Wenn auch nicht darauf zu rechnen ist, dass noch fernerhin eine Verminderung der Ausgaben eintreten wird, so kann man doch mit ziemlicher Sicherheit hoffen, dass beim Ausbleiben von besondere Kosten verursachenden ausserordentlichen und nicht vorherzusehenden Ereignissen eine etwa nothwendig werdende Steigerung der Ausgaben hinter der Steigerung der Einnahmen zurückbleiben wird und die Abschlüsse der Canal-Verwaltung sich immer besser gestalten werden.

Schliessen wir an die letzten Worte des Berichtes an, von denen wir glauben, dass sie in Erfüllung gehen werden. Jedenfalls ist diese Annahme, die Skeptiker immerhin sanguinisch nennen mögen, nach den vorstehenden Angaben gewiss nicht unberechtigt. Der Raueingehalt aller Schiffe, die den Canal im Rechnungsjahr benutzt haben, ist gegen das Vorjahr um 26,24 pCt., die Einnahmen sind um 25,72 pCt. gestiegen, während die Ausgaben 9,5 pCt. abgenommen haben. Bemerkenswerth ist ferner die Räumtezunahme der Dampfer regelmässiger Linien. Grade die Verkehrsentwicklung nach dieser Richtung ist ein Beweis, für das allmählig immer mehr um sich greifende Interesse der Schifffahrtskreise am Canal und nicht minder für die stetig wachsende Bedeutung desselben auch als Handelsschiffpassage. In gleichem Maasse ist die Zunahme des Durchgangsverkehrs erfreulich; allein 28,27 pCt. in einem Jahre; Das will doch etwas bedeuten.

Von ganz besonderer Bedeutung aber sind die im Rechnungsjahre eingetretenen Verkehrsverschiebungen, nach Flaggen und nach Hafengruppen. Die von den Anhängern des Staffeltarifs für ihre Anschauung ins Feld geführten Argumente liefen, um eine Einnahmenerhöhung zu erzielen, darauf hinaus, einmal Maassregeln zu schaffen, damit der Antheil der britischen Flagge am Verkehr zunehme, andererseits die aus und von den Elbehäfen gehenden absolut in der Mehrzahl befindlichen Schiffe stärker zu belasten, weil sie vom Canal den grössten Nutzen haben. Was lehrt nun aber der Bericht? 1) Ohne Einführung des Differentialtarifs ist die am Verkehr theilhabende britische Räume von 8.80 auf 10.54 pCt. gestiegen. 2) die Elbhäfen sind von den Ostseehäfen, wo man hauptsächlich für die Einführung des Differentialtarifs eingetreten ist, um mehr als 100 000 T. überflügelt worden. Sollten diese Thatsachen nicht genügen, die weitere Verkehrsentwicklung abzuwarten, ehe wieder eine Tarifänderung vorgenommen wird? So lange der Verkehr aus den Ostseehäfen hinter dem der Elbehäfen zurückblieb, war das Eintreten für einen Staffeltarif, der die Elbehäfen belasten sollte, zu verstehen. Jetzt, wo die Elbhäfen an zweiter Stelle stehen, nicht mehr. Denn die Einführung eines solchen Tarifs würde heute mehr als früher eine Subvention englischer Häfen bedeuten. Ueber einen ermässigten Tarif für die deutschen Nordseehäfen (ausser Elbehäfen) liesse sich sprechen, nicht aber über eine Art der Canalabgabeneintheilung, die englische Häfen bzw. Schiffe, die von und nach dort fahren, gegen die deutschen bevorzugt.

Man ruft den Elbebewohnern, besonders den Hamburgern, die ihre Gegnerschaft zum Staffeltarif öffentlich documentirt haben, zu: »Ihr treibt Interessenpolitik. Ihr seid Particularisten.« Unseres Erachtens ist Das nicht der Fall. Grade durch die Abneigung gegen einen Tarif, der in erster Linie Ausländern Vortheil bringen würde, stellt man das persönliche Interesse



hinter das nationale, hinter das allgemeine. Haben die maassgebenden Personen des Suezcanals, als das Unternehmen noch nicht so gut wie gegenwärtig florirte, daran gedacht, russische, italienische, oesterreichische und französische Schiffe, die den grössten Nutzen aus dem grossen Culturwerk ziehen, stärker als andere Schiffe mit Abgaben zu belasten? Sowie wir unterrichtet sind, nicht. Und hier sollen deutsche Schiffe zu höheren Abgaben als ausländische herangezogen werden, damit ein von Jahr zu Jahr für die Handelsschifffahrt an Bedeutung wachsender deutscher Canal, der s. Z. in erster Linie der betreffenden nationalen Seemacht den Vorzug schneller Concentration der Streitkräfte ermöglichen sollte, möglichst bald den Reichszuschuss — der im letzten Jahre nur noch 432 400 M betrug — entbehren kann! Oder ist es etwas Anders? Zu hoffen und wünschen bleibt, dass die in der Tagespresse verbreitete Nachricht »man beschäftige sich an maassgebender Stelle mit der Ausarbeitung eines Staffeltarifs« offiziell bald dementirt werden möge. S.

## Ein Urtheil über die deutsche Binnenschifffahrt.

Unter dem Titel »Etude sur la Navigation Intérieure en Allomagne« ist kürzlich in Nantes ein Buch erschienen, das über die Grenzen des Leserkreises, für den es anfänglich bestimmt war, Aufmerksamkeit erregt hat. Der Verfasser des Werkes, Herr Laffitte, konnte seine Studien an Ort und Stelle machen. Die bekannte nautische Gesellschaft »La Loire Navigable« hat den Autor nach Deutschland gesandt, um durch Studien an Ort und Stelle über den Zusammenhang der Entwicklung unserer Binnenschifffahrt mit dem grossen Aufschwung unseres Wirtschaftslebens der genannten Gesellschaft die Argumente an die Hand zu geben mit denen sie zur Erreichung ihres Zieles, die Verbesserung des Schifffahrtsweges der Loire, die Ansichten Doré bekämpfen kann, die die nützliche Rolle der Flussläufe und Canäle entweder überhaupt in Abrede stellen, oder doch nicht in ihrer vollen Bedeutung anerkennen wollen.

Herr Léon Bureau, der Vorsitzende der mehrfach erwähnten Gesellschaft, hat der »Hansa« ein Exemplar des werthvollen Buches in gütiger Weise übermittelt.

Acht Monate hat Herr Laffitte an die Erfüllung der ihm gestellten Aufgabe gewandt, in diesen hat er ganz Deutschland bereist und ein ausserordentlich reiches und interessantes Material zusammengetragen. In einem stattlichen Quartband liegt jetzt dieses Material in übersichtlicher Weise geordnet vor, eine grosse Anzahl Karten und Zeichnungen, die zur Veranschaulichung der Ausführungen des Verfassers dienen, erhöhen noch den Werth des Buches.

Das Werk zerfällt in zwei Theile; in dem ersten wird die Entwicklung der deutschen Wasserstrassen, in dem zweiten ihre ökonomische Bedeutung behandelt. Ausgehend von den hydrographischen Verhältnissen der deutschen Ströme, schildert der Verfasser zunächst die Verbesserungen der natürlichen Bedingungen durch staatliche und private Thätigkeit, wobei namentlich die Wirksamkeit der Deichverbände eingehende Würdigung erfährt. Im Anschluss hieran werden die geschichtlichen und wirtschaftlichen Bedingungen erörtert, die die Entwicklung unserer Flussläufe gehemmt oder befördert haben. Auf der einen Seite ist das vor Allem die unglückliche politische Zerrissenheit des Landes mit einer Unmenge von Schifffahrtsabgaben in ihrem Gefolge. Eine bedeutsame Wandlung gegenüber dem früheren Zustand brachte schon der Wiener Kongress, durch den Rhein und Elbe zu internationalen Strömen wurden, bis dann die Konkurrenz der Eisenbahnen im weiteren Verlauf

zur völligen Abschaffung der Stromzölle nöthigte. Grosses wurde durch die Errichtung der preussischen Strombaudirektionen für eine einheitliche Regulirung der Flussläufe geleistet, und das Jahr 1870 schuf endlich die erforderliche politische Basis zu einem planmässigen Ausbau unserer Wasserstrassen.

Ein weiteres Kapitel giebt eine Übersicht über den »Strombau« der gesamten deutschen Flüsse und findet seine Ergänzung in einem inhaltreichen Abschnitt über den Canalbau, in dem auch die verschiedenen Kanalprojekte ausführlich behandelt werden. Es bedarf wohl keiner besonderen Hervorhebung, dass der Verfasser bei dem freien Blick, der häufig den Ausländer in der Beurtheilung fremder Verhältnisse auszeichnet, dem Mittellandkanal eine eminente Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft beimisst und von ihm eine Vollendung des wirtschaftlichen Ausgleiches, eine Verschmelzung der Theile des Reiches zu einem homogenen Ganzen erwartet.

Aus dem zweiten Theil des Buches, der eine Darstellung der Organisation der deutschen Binnenschifffahrt giebt und eine vollständige Aufzählung der bestehenden Aktiengesellschaften und Schifferverbände auf den einzelnen Strömen enthält, daneben auch noch die Umwandlung des schwimmenden Materials erörtert und eine Beschreibung der wichtigsten Binnenhäfen und Umschlagstellen bietet, dürfen die Kapitel besonderes Interesse beanspruchen, in denen der Verfasser die Bedeutung der Binnenschifffahrt für unser ökonomisches Aufsteigen in das rechte Licht rückt. Die Thatsache, dass von 1875—1895, also in 20 Jahren, die Zahl der Tonnenkilometer auf dem Rhein um 243,5, auf der Oder um 311,6 und auf der Elbe sogar um 348,7 Proz. zugenommen hat, redet eine eindrucksvolle Sprache. Noch deutlicher erhellt die gesteigerte Bedeutung unserer Binnenschifffahrt aus der weiteren Thatsache, dass sich in den Jahren 1880—1893 der Fluss- resp. Kanalverkehr der Städte Königsberg, Breslau, Berlin, Hamburg, Köln, Duisburg, Mannheim, Ludwigshafen, Frankfurt a. M. von 8248306 Tonnen auf 16960316 Tonnen gehoben hat, während der Eisenbahnverkehr dieser Städte in der gleichen Zeit nur eine Steigerung von 17473087 Tonnen auf 20451641 Tonnen erfuhr. Und wenn von den drei Millionen, um die sich in der Periode von 1883—1895 die gesamte deutsche Industriearbeiterschaft vermehrt hat, auf die Industrien, die vorzugsweise den Wassertransport benutzen, 73 Proz. entfallen, so dass deren Arbeitspersonal jetzt 51 gegen 44 Proz. im Jahre 1883 beträgt, so ist es einleuchtend, dass die Verbesserung der Wasserwege nicht zum wenigsten die Ursache dieses mächtigen industriellen Aufschwunges gewesen ist. Die Wichtigkeit der Binnenschifffahrt für den Seehandel zeigt das Beispiel Hamburgs, dem durch seine Lebensader, die Elbe, die gleichen Gütermengen zugeführt werden, wie durch die Eisenbahn, während die Einfuhr von dort nach dem Binnenlande durch Kahn das Dreifache beträgt wie die durch Eisenbahn. Man hat berechnet, dass die Wasserstrassen der deutschen Volkswirtschaft eine jährliche Ersparniss von beinahe 70 Mill. Mark gestatten; eine solche Ersparniss kommt natürlich in hohem Maasse dem Bestreben unserer Industrie, möglichst wohlfeil zu produziren, zu Gute, und es ist zweifellos, schreibt die »N.-O.-Ztg.«, die dem Werk eine eingehende Besprechung widmet, dass für die Behauptung unserer Welt handelsstellung und ihre weitere Ausdehnung, die sich bei unserer starken Bevölkerungszunahme als eine Nothwendigkeit darstellt, die Binnenschifffahrt ihre wirtschaftliche Rolle noch nicht ausgespielt hat.

Dies ist für den deutschen Leser die Quintessenz des Laffitteschen Buches, das, wie diese unvollständige Skizze doch wohl hinreichend hat erkennen lassen, einen ausgezeichnet orientirenden Ueberblick über die Gesamtverhältnisse unserer Binnenschifffahrt giebt.

## Seeamtsverhandlungen.

### Seeamt Hamburg.

»Taormina«, Capitän P. Möller, betreffend die Feststellung der Entstehung eines Schadens am Backbordkessel am 6. Mai 1899, auf der Reise von New-York nach Brasilien.

Als am 6. Mai 1899, Abends, der Dampfer sich 12 Seem. ausserhalb Sandy Hook befand, wurde dem Capitän gemeldet, dass der Backbordkessel unbrauchbar geworden sei. Da Capitän Möller es nicht für ratsam hielt, mit nur einem Kessel die Reise fortzusetzen, kehrte er nach New-York zurück. Wie aus der Verhandlung hervorging, waren beim Abgange von New-York die Kessel gut gereinigt und mit frischem Wasser gefüllt worden, als am Abend des 6. Mai d. J. der erste Maschinist hörte, dass der Kessel abgeblasen wurde. Der zweite Maschinist machte ihm dann die Meldung, dass zu viel Wasser im Kessel sei. Es ergab sich, dass beide Wasserstandsgläser voll Wasser waren; auch die Probirhähne gaben Wasser, der Salzmesshahn aber Dampf mit Wasser vermischt. Nachdem die Feuer herausgerissen, zeigte eine genaue Besichtigung, dass die Decken der Seitenfeuer und der Rauchkammern eingedrückt, während die Mittelfeuer und die Rauchkammer, in der sich die Sicherheitsventile zu den Ventilen befinden, unbeschädigt waren. Doch zeigten sich an den Handrädern an den Kesseln Spuren, dass die Dampfventile erst frisch geschlossen sein mussten. In diesem Schliessen der Ventile von unbefugter Hand erblickte der erste Maschinist die Ursache des Unfalles, während der zweite Maschinist glaubte, das Wasser sei infolge Beimischung von Oel oder aus einem anderen Grunde übergekocht. Die Reparatur des Kessels in New-York hat etwa eine Woche in Anspruch genommen. Die Verhandlung wurde damals vertagt, um das Beweismaterial zu vervollständigen.

In der am 23. November abgehaltenen Sitzung referierte der Vorsitzende zunächst aus den Acten, nach denen der erste Maschinist Below beim Abgang von New-York persönlich im Maschinenraum anwesend war und den Betrieb geleitet hat. Damals waren die Dampfventile geöffnet und es sind dieselben während der Wache des zweiten Maschinisten geschlossen worden, vermutlich aus Unkenntniss. Dass der zweite Maschinist dies gethan habe, sei nicht anzunehmen, da derselbe tüchtig und zuverlässig sei. An den Ventilen seien keine Sicherheitsvorrichtungen vorhanden, die deren Schliessen von unbefugter Hand verhindern könnten.

Der Maschineninspector der Rhederei hat ausgesagt: Wenn die Ventile geschlossen sind, steigt das Wasser in den Wasserstandsgläsern und es entsteht die Meinung, dass sich zu viel Wasser in den Kesseln befindet. Wenn die Ventile geschlossen worden sind, so ist dies entweder aus Unkenntniss oder Chicane geschehen.

Zeuge zweiter Maschinist Arnould verwahrte sich dagegen, dass er die Ventile geschlossen habe; wer dies gethan, konnte Zeuge nicht sagen. In New-York seien einige Leute vom Maschinenpersonal abgemustert und einige andere desertirt.

Zeuge Maschinist Below fügte seiner früher gemachten Aussage noch hinzu: Als ich am Unfallabend etwa um 7 $\frac{1}{2}$  Uhr den Maschinenraum verliess, war alles in Ordnung. Wie ich dann in meiner Kammer war, hörte ich ein leises Klappen im Cylinder, ich rief dem dritten Maschinisten zu: »Was ist das? Ich erhielt zur Antwort, es sei zu viel Wasser im Kessel, worauf ich erwiderte: »Dann pumpen Sie über.« Dass der Kessel vorher abgeblasen worden ist, habe ich nicht gehört; in diesem Falle hat man mir nicht Bescheid gesagt, dass die Kessel abgeblasen seien. Eine Instruction darüber, dass man mich jedesmal vom Kesselabblasen benachrichtigen soll, existirt für uns nicht.

Von dem deutschen Consul in New-York ist noch eine Reihe von Zeugen vernommen worden, deren Aussagen indess nichts Neues ergeben.

Der Reichscommissar führte den Unfall darauf zurück, dass die oberen Klappventile an dem Kessel geschlossen waren. Es hat sich nicht feststellen lassen, zu welcher Zeit diese Ventile geschlossen worden sind. Der zweite Maschinist Arnould hätte aber wissen müssen, dass man die Kessel nicht ohne Gefahr zwanzig Minuten lang abblasen durfte. Auch hätte er den ersten Maschinisten davon benachrichtigen müssen, dass mit den Kesseln nicht alles in Ordnung sei und verdient er dafür, dass er dies unterliess, eine ernste Rüge.

Auch das Verhalten des ersten Maschinisten erscheint nicht frei von Tadel.

Der Spruch des Seeamts lautete:

»Der Kesselschaden, den der deutsche Dampfer »Taormina« am 6. Mai 1899 erlitten hat, ist dadurch verursacht, dass die beiden Absperrventile am Backbordkessel von unbefugter Hand geschlossen worden sind und dass durch das hierdurch verursachte hohe Steigen des Wassers im Wasserstandsglase der zweite Maschinist Arnould verleitet wurde, den Kessel fünfundzwanzig bis dreissig Minuten lang abzublasen. Dadurch sank der Wasserstand im Kessel bis herunter auf die Feuerbüchsen und Feuerrohre; die vom Wasser entblösten Wandungen wurden erhitzt, respective glühend und beulten ein. Es hat sich nicht ermitteln lassen, wer die Ventile geschlossen hat.

Das Verhalten des ersten Maschinisten Below, der, nachdem die Wasserstandsgläser voll befunden waren, die Maschine verliess, ohne die Ursache dieser Erscheinung zu begründen, verdient eine scharfe Rüge, denselben Tadel verdient der zweite Maschinist Arnould, weil er den Kessel fünfundzwanzig bis dreissig Minuten abliess und dem ersten Maschinisten von dem Abblasen keine Meldung machte.«

(B.-H.)

## Schiffbau.

**Stapellauf.** Am 21. November lief der für die Rhederei A. C. Hansen, Wellingdorf, von den Howaldtswerken in Kiel erbaute Passagierdampfer »Heinrich« glücklich vom Stapel. Das Schiff ist 78 Fuss lang, 22 Fuss breit und erhält eine Compoundmaschine von 120 indic. Pferdestärken. Der Dampfer ist infolge seiner beiden Decks besonders für Massenbeförderungen geeignet und wird etwa 400 Passagiere aufnehmen. Es ist bereits der achte Passagierdampfer, den die Howaldtswerke für die obengenannte Firma erbaut haben. — Am 25. d. Mts. erfolgte auf derselben Werft der Stapellauf eines Passagierdampfers für die Neue Dampfer Compagnie. Das Schiff ist das erste von zweien z. Zt. für diese Gesellschaft im Bau befindlichen für die Linie Kiel-Rendsburg und erhielt den Namen »Podbielski« nach Sr. Excellenz dem Staatssekretär des Reichspostamtes. Die Schiffe werden auf das Eleganteste mit 1. und 2. Klasse Kajüten eingerichtet und erhalten einen kleinen Laderaum. Die Länge der Schiffe ist 97 Fuss 8 Zoll, Breite 21 Fuss, Tiefe 9 Fuss 10 Zoll und sollen die Maschinen 180 Pf.-St. indiciren. Der Kiel für das zweite Schiff wurde zu gleicher Zeit mit dem Stapellauf des ersten gelegt.

**Stapellauf.** Der am 23. Nov. von der Werft der Actiengesellschaft »Weser«, Bremen, vom Stapel gelassene Lloyd-dampfer »Deli« ist für die im Anschluss an die Reichspostdampferlinie nach Ostasien geplante neue Verbindung zwischen Penang und Deli bestimmt. Die Dimensionen des Schiffes

sind: Länge 78 m, Breite 10,8 m und Tiefe 4,88 m, der Raumgehalt wird etwa 1200 Registertonnen betragen. Der unter spezieller Aufsicht und nach der höchsten Classe des Germanischen Lloyd ganz aus Stahl gebaute Dampfer ist ein Passagier- und Frachtdampfer erster Classe, derselbe zeichnet sich durch eine äusserst schlanke und gefällige Form aus. Der Dampfer besitzt zwei Decks, das eigentliche Hauptdeck und über diesem ein Sturmdeck, auf welchem sich vorne vor dem Schornstein ein Deckhaus für die Passagiere erster Classe befindet, während die Passagiere zweiter Classe in einem solchen auf dem Hinterdeck untergebracht sind. Ueber dem Deckhause befindet sich ein Promenadendeck, dessen vorderes Ende als Commandobrücke dient, die durch einen dazwischen gelegenen Aufbau, welcher das Navigationszimmer und die Wohnräume des Kapitäns enthält, von dem Promenadendeck getrennt ist. Für die Passagiere zweiter Classe sind in dem hinteren Deckhause ausser einem zwar einfachen aber ebenfalls aufs beste ventilirten Speisesaal vier Passagierzimmer für je zwei bis vier Personen vorhanden, woran sich wieder einige Badezimmer anschliessen. Vor diesem Speisesaal liegen die Zimmer der Officiere und Maschinisten. Eine ausserordentliche Annehmlichkeit für die Passagiere beider Classen bildet ein festes Sonnendeck. Die Mannschaftsräume liegen auf dem Hauptdeck theils in der Mitte, theils hinten; die übrigen Räume sind für die Ladung bestimmt, zu deren Bearbeitung sechs Kräne dienen. Der Dampfer ist durch sechs bis zum Hauptdeck reichende Schotten in sieben wasserdichte Abtheilungen getheilt und ferner mit Doppelboden versehen. Ebenso ist derselbe mit Schlingerkielen ausgestattet. Die Maschine besteht aus einer dreifachen Expansionsmaschine von etwa 1200 indicirten Pferdekraften, die Geschwindigkeit soll ca. 12 1/2 Meilen betragen.

**Stapellauf.** Von der Reiberstieg-Schiffswerft, Hamburg, lief am 25. d. M. der für den Verkehr Hamburg-La Plata-Strom bestimmte Dampfer »Cap Frio«, Eigenthum der Hamburg-Südamerikanischen D.-Ges. glücklich vom Stapel. Die Dimensionen des neuesten Zuwachses unserer grossen Hamburger Rhederei sind 422'x48'x33'; Tragfähigkeit 7000 T. Schwergut, bei einem Tiefgang von 24'. Das Schiff ist unter Specialaufsicht des Germanischen Lloyd nach dem Dreidecksystem erbaut. Die vierfache Expansionsmaschine nach »System Schlick«, mit ausbalancirten Curbeln, erhält ihren Dampf aus zwei Doppelenden- und zwei Einfachenden-Stahlkesseln, die auf einen Dampfdruck von 15 Atmosph. concessionirt sind, 3000 Pferdestärken indiciren und dem Schiffe eine Fahrgeschwindigkeit von 13 Knoten per Stunde verleihen sollen. Was die Einrichtung des »Cap Frio« anbelangt, so erhält das Schiff ein bis zur Vorderkante der Commandobrücke reichendes Deckhaus. Die in demselben nach vorn liegenden Schlafcabinen können 70 Cajütspassagiere beherbergen. Ueber den Schlafräumen liegt der Speisesalon, vordem die sogenannten Familienkammern liegen. Von den Schlafkabinen führen Freitreppen nach dem Speisesalon und von hieraus solche wieder nach den darüber liegenden Damen- und dem Rauchsalon. Das Capitänzimmer befindet sich vor dem Rauchsalon, wieder darüber das Navigationszimmer. Die Kammern der Officiere, der Maschinisten, des Arztes usw. liegen auf dem Hauptdeck, wo auch die Hospitaler ihren Platz gefunden haben und die so geräumig sind, dass in ihrer Mitte ein Operationstisch aufgestellt werden kann. Im hinteren Spardeck sind für 400 Zwischendecker hohe und grosse Räumlichkeiten angelegt, während das Logis für die Heizer und Matrosen unter der Back angeordnet ist. Zu beiden Seiten des Salons befindet sich ein breites Promenadendeck, das von einem Schattendeck überdacht, den Reisenden den weitestmöglichen Schutz gewährt. Auf dem Schattendeck ist Raum für acht Rettungsboote vorhanden. Ausserdem wird das Schiff mit grossen Kühlräumen

ausgestattet. Die Cajütsräume werden mit electricchen Flügel-Ventilatoren, die Räume des Zwischendecks sowie die Laderäume mit Dampf-Exhaust-Ventilatoren ausgerüstet. Im übrigen hält der neue Dampfer fünf Ladeluken und 10 Dampfwinden.

**Stapellauf.** Am 25. Novembr erfolgte auf der Werft des Vulcan, Stettin, der Stapellauf des für die Hamburg-Amerika-Linie im Bau befindlichen Doppelschraubendampfers »Hamburg«, der mit Aufrechterhaltung einer 14tägigen Postdampferverbindung mit Ostasien dienen soll. Zu diesem Zwecke haben der Norddeutsche Lloyd in Bremen und die Hamburg-Amerika-Linie dem Vulcan je zwei Dampfer in Auftrag gegeben, von denen der erste für den Lloyd am 24. Juni dieses Jahres zu Wasser gelassen wurde und am 4. Oktober den 14tägigen Dienst der Reichspostdampferlinie eröffnet hat. Der Doppelschrauben-Reichspostdampfer »Hamburg« ist mit drei vollkommen durchlaufenden Stahldecks und theilweise durchgehendem Orlogdeck bezw. Rahmenspanten im Unterschiß als erstklassiges Passagier- und Frachtschiff aus bestem deutschen Stahl mit Schotten- und Eisverstärkung nach der höchsten Classe des Germanischen Lloyd für Vierdecker konstruirt und entspricht allen Sonderbestimmungen des Reichs für subventionirte Dampfer. Seine Hauptdimensionen sind 500x60x38 Fuss englisch, das Displacement des vollbeladenen Schiffes beträgt etwa 16750 Tons, die Tragfähigkeit bei einem mittleren Tiefgang von 26 Fuss etwa 8000 Tons. Das Schiff ist mit 13 bis zum Oberdeck hinaufreichenden Stahlquerschotten und 14 wasserdichten selbständigen Compartements und vier Decks versehen. Ueber dem Oberdeck erhebt sich ein etwa 240 Fuss langer Mittelaufbau mit drei Decks. Mithin besteht das ganze Schiff aus 7 übereinander liegenden Decks, deren Höhe vom Plattenkiel bis zum Sonnendeck berechnet etwa 64 Fuss beträgt. Zur Beförderung von Passagieren erhält das Schiff Einrichtungen für etwa 200 Passagiere 1. Kajüte, etwa 100 Passagiere 2. Kajüte sowie für 80 Zwischendecker. Das untere Promenadendeck enthält den Speisesalon 1. Klasse, die Pantry, sowie eine Reihe Kabinen 1. Kajüte. Auf dem oberen Promenadendeck sind vorn der Damensalon, hinten der Rauchsalon, dazwischen Kabinen 1. Klasse untergebracht. Auf dem Sonnendeck, das zu gleicher Zeit für die zahlreichen Rettungsboote als Bootsdeck sowie vorn als Commandobrücke dient, steht ein Deckhaus, das die Wohnräume für den Kapitän und die Officiere, sowie das Karten- und Steuerhaus enthält. Unter dem Poopdeck sind die Passagierkammern, der Speise- und Damensalon 2. Klasse, darüber in einem geräumigen Deckhause der Rauchsalon 2. Klasse untergebracht. Unter der Back befinden sich die Mannschaftsräume, die Werkstätte für Zimmermann und Klempner, Waschräume etc., während die Zwischendeckspassagiere im mittleren Hauptdeck untergebracht werden. Für Güterbeförderung besitzt der Dampfer acht Laderäume, an deren Luken 11 Dampfwinden und 4 hydraulische Kräne mit 20 Ladebäumen. Die treibende Kraft liefern zwei selbständige vierfache Expansionsmaschinen mit nach Schlickschem Patent ausbalancirter Kurbelstellung, die ohne Anwendung künstlichen Zuges zusammen 7000 Pferdekraften indiciren und dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 15 Knoten verleihen sollen. Mit Anwendung künstlichen Zuges soll die Leistung auf 9000 Pferdekraften und die Geschwindigkeit auf 16 1/2 Knoten gesteigert werden können. Die Zylinder haben Durchmesser von 700, 1020, 1460 und 2100 mm bei 1400 mm Hub. Der Dampf wird in drei Doppelender-Stahlkesseln mit je sechs und drei Einfachender-Kesseln mit je drei Feuerraum oder zusammen 27 Feuerraum in drei Heizräumen erzeugt. Die Kessel sind auf 15 Atmosphären Arbeitsdruck concessionirt und haben zusammen eine Heizfläche von 1845 □-Fuss.



Der Stapellauf des neuen Doppelschrauben-Schnelldampfers »Deutschland« der Hamburg-Amerika-Linie, des grössten und schnellsten Schiffes der deutschen Handelsmarine, soll auf der Werft des Vulkan zu Stettin in Gegenwart des Kaisers am 30. Dezember d. J. stattfinden.

**Probefahrt.** Der russische Dampfer »Diana«, dessen Stapellauf auf den Howaldtswerken, Kiel, wir vor Kurzem meldeten, nahm am Mittwoch den 22. November seine Probefahrt vor. Schiff und Maschine bewährten sich in jeder Hinsicht zufriedenstellend. Das Schiff hat eine Tragfähigkeit von 5000 Tons und seine 1806pferdige Drei-Cylindermaschine verleiht ihm in beladenem Zustande eine Fahrgeschwindigkeit von 14½ Knoten. Die »Diana« ist eines der grössten bisher in Kiel erbauten Handelsschiffe.

**Probefahrt.** Der für den Norddeutschen Lloyd auf der Werft von Wigham Richardson & Co. Ltd. erbaute neue Dampfer »Hannover« hat seine Probefahrt gemacht. Die während der sechsständigen Fahrt erzielte Geschwindigkeit betrug 13,4 Meilen in der Stunde, wobei die Maschine eine Stärke von 3600 Pferdekraften entwickelte, der Kohlenverbrauch stellte sich pro Stunde und indicirte Pferdekraft auf 0,67 kg.

## Vermischtes.

**Neuer Record.** Der Lloydampfer »Kaiser Wilhelm der Grosse« hat auf seiner letzten Reise seinen besten Zeitrekord westwärts abermals geschlagen. Der Dampfer verliess am vorigen Mittwoch 7 Uhr 20 Minuten abends Cherbourg und traf bereits Montag Morgen 7 Uhr 20 Minuten bei Fire Island (New-York) ein. Das Schiff legte die 3050 Seemeilen betragende Strecke in 5 Tagen 17 Stunden 27 Minuten zurück, während die schnellste Reise westwärts bis soweit 5 Tage 17 Stunden 38 Min. gedauert hatte.

## Kleine Mittheilungen.

**Congress für Seerecht.** Die Conferenz des »Comité maritime international« in 1900 wird am 2., 3. und 4. October in Paris, unter dem Schutz der französischen Regierung stattfinden. Dieser Congress wird das auf den Zusammenkünften in Brüssel in 1897, in Antwerpen in 1898 und in London in 1899 angefangene Werk fortsetzen. Die früheren Versammlungen waren hauptsächlich dem Studium der Collisionssachen und der allgemeinen Principien in Bezug auf die Verantwortlichkeit der Schiffseigenthümer gewidmet. Die Tagesordnung der Pariser Conferenz enthält folgende Objecte: 1) Seebeistand und Seerettung; 2) Competenz der Gerichtshöfe in Collisionssachen; 3) Verantwortlichkeit der Schiffseigenthümer, Application der in London angenommenen Generalprincipien. Vereinigungen von Rhedern, Juristen, Seeverversicherern und Kaufleuten, welche dem »Comité maritime international« angehören, bestehen heute in folgenden Ländern: In England, Deutschland, Frankreich, in den Vereinigten Staaten, Italien, Belgien, Norwegen, Holland, Dänemark. Eine ähnliche Gesellschaft ist soeben in Spanien gegründet worden, während die Gründung der russischen und schwedischen Vereinigungen gut vorwärts schreitet.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung am 27. November. Der zweite Schriftführer, Herr Dr. Antoine-Foill jun., fungirt als Vorsitzender, in welcher Eigenschaft er dem jüngst verstorbenen ersten Schriftführer, Herrn Dr. Hans Bantz, ehrende Worte der Anerkennung widmet; das Andenken an den Verstorbenen wird in hergebrachter Weise geehrt. Als Mitglieder werden aufgenommen: die

Herren Dr. jur. Heilbutt, die ersten Officiere Boldt, Madsen und Hauer; zur Aufnahme vorgeschlagen ist ein Herr. Die Berathung über den ersten Gegenstand der Tagesordnung »Apprentice-Wesen« wird vertagt, weil mehrere bei der Frage interessirte Mitglieder abwesend sind. Zum zweiten Gegenstand »Schiffsjungenzwang« greift eine lebhaft Discussion Platz. Wiederholt werden Stellen aus einem Artikel der »Hansa« citirt, in dem die Schwierigkeiten hervorgehoben sind, welche der Durchführung des Schiffsjungenzwanges entgegenstehen. Nur in Verbindung mit dem Bemannungsgesetz werde die Einführung des Schiffsjungenzwanges, die von seinen Befürwortern erhoffte Wirkung haben, während ohne das Gesetz, leicht Zustände heraufbeschwoeren werden, die auf die Bemannung der Segler einen nachtheiligen Einfluss auszuüben vermöchten. Auch das mit dem englischen Leuchtfeuerabgabengesetz, in seiner Ausdehnung auf den Schiffsjungenzwang, bisher erzielte Resultat wird herangezogen, von den Befürwortern des Schiffsjungenzwanges als Argumentation für, von den Gegnern als solche gegen die Nützlichkeit des Schiffsjungenzwanges. Nachdem sich die Meinungen allmählig geklärt hatten, kam ein Antrag folgenden Inhalts mit grosser Majorität zur Annahme:

»Der Nautische Verein zu Hamburg spricht sich gegen den Schiffsjungenzwang aus.«

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 29. November. Mit Bezug auf das am 25. d. M. abgehaltene Stiftungsfest des Vereins, rügt der Vorsitzende die mangelhafte Betheiligung der Mitglieder, besonders activer Capitäne, andererseits schildert er den angenehmen Verlauf, den die Festlichkeit, der Geburtstag des Vereins, genommen hat. In eine Berathung über den ersten Gegenstand der Tagesordnung »Heimischaffungsgesetz« konnte nicht eingetreten werden, weil auf die seitens des Verbandes bezüglich dieses Themas an den Staatssecretär d. J. gerichtete Eingabe noch keine Antwort erfolgt ist. — Sodann findet an der Hand von Skizzen und verschiedenen Zeichnungen die Erklärung einer neuen Erfindung, eines Bootsfortbewegungsapparates durch Herrn Schulz, den Erfinder statt. Unterhalb des Bootskiels sind eine resp. zwei Schaufeln angebracht, die durch eine ganz sinngemässe Einrichtung im Innern des Bootes vermittelt Menschenkraft in Thätigkeit gesetzt worden. Durch Hin- und Herbewegen der Schaufel entsteht eine Kraft, ähnlich der durch thätige Bootsriemen erzeugte, die das Boot vorwärts bewegt. Auf eine Steuervorrichtung ist insofern Rücksicht genommen, als das entgegengesetzte Pendeln beider Schaufeln eine Drehung des Bootes nach beliebiger Richtung ermöglichen soll. Der Verein war der Anschauung, es liesse sich über die Erfindung erst dann ein Urtheil fällen, wenn der Apparat an einem Boote befestigt und in Function sei. Herr Schultz theilt darauf mit, er werde möglichst bald den vorgebrachten Wünschen Rechnung tragen. — Nach einigen Bemerkungen über die Schulchiffsfrage, bei welcher Gelegenheit angeregt wird, das umfangreiche Thema durch eine Commission berathen zu lassen, wird aus der letzten Nummer der Zeitschrift »Ueberall« ein Artikel, betitelt »Vernichtung treibender Wracks«, verlesen und kurz im zustimmenden Sinne besprochen.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 16. November abgehaltenen gut besuchten Versammlung, die unter Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurden zunächst 4 Herren zur Aufnahme in den Verein vorgeschlagen. An Eingängen lagen vor: Schreiben von Mitgliedern aus Port Said, Swakopmund und Nagasaki. Verhandelt wurde sodann nochmals an der Hand eines Artikels der »Hansa«, in welchem der königl. Navigationslehrer, Herr Lüning in Flensburg, die Einrichtung von Schulschiffen empfiehlt, über

diese Frage, sowie über die des Apprentice Systems. Zu ersterem Punkt bemerkt die Versammlung, dass aus dem Artikel des Herrn Lünig unzweifelhaft hervorgehe, dass der letztere seit längerer Zeit nicht mehr zur Seefahrt sei und sich nunmehr die Seefahrt vom sicheren Standpunkte des an Land lebenden Seemanns betrachte; sonst wäre es unmöglich, dass der Herr zu seiner völlig verfehlten Ausführung gelangt sei; auch dann, wenn man bedenke, dass abseits der Stadt Flensburg die grössten Anstrengungen gemacht und sogar grosse Geldmittel angeboten worden seien, um das in Aussicht genommene Schulschiff dorthin gelegt zu bekommen. Bezüglich des Apprentice Systems waren die Meinungen in der Versammlung sehr verschieden; während der eine Theil die durch das Dienen von der Pike auf bedingte bessere seemännische Ausbildung der deutschen Schiffsofficiere nicht missen wollte, machte der andere Theil darauf aufmerksam, dass zweifellos der Versuch gemacht werden müsse, dem heutigen Mangel an Schiffsofficiern abzuhelfen; auch durch das Apprentice-System würden tüchtige Schiffsofficiere ausgebildet, wenn auch nicht bestritten werde, dass diese Ausbildung hinter der heutigen deutschen zurückstehe. Hierauf berichtete ein bei dem Brande der „Patria“ anwesend gewesenes Mitglied über diesen Schiffsunfall und seine Einzelheiten und wurde dann noch auf die am Sonntag, den 3. December ds. Js., stattfindende gemüthliche Zusammenkunft der Mitglieder aufmerksam gemacht und darauf die Versammlung geschlossen.

### Frachtenberichte.

#### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 17. November 1899.

Während die Getreideabschlüsse von nördlichen Häfen numerisch gegen das Ergebniss der vorigen Woche abgenommen haben, konnten Charter nur durch einen Ratenverlust bewirkt werden, der für prompte Räumte in jeder Beziehung einen Niedergang bedeutete. Der Wagenmangel macht sich nach einer kurzen Aenderung zum Besseren in einer bisher nicht beobachteten Weise unangenehm fühlbar, sodass die Verscharfer nur dann Aufträge entgegennehmen, wenn das Getreide thatsächlich zu erhalten ist. Der Baumwollmarkt hat sich sowohl im Atlantik als in den Golfhäfen etwas gehoben; die Bewegung ist aber keineswegs ungehindert, weil Charterer von atlantischen

Häfen nach den bis dato gemachten traurigen Erfahrungen sozusagen nur Räumte von der Hand in den Mund annehmen. Einige wenige Abschlüsse sind von atlantischen Häfen und eine grosse Anzahl von Golfhäfen zu Raten bewirkt, die meistens niedriger waren als solche für December- und Januar-Beladung. Der Marktpreis für Boote in westindischem und transatlantischem Geschäft beträgt 7 s. 3 d. für 6 bis 12 Monate Beschäftigung. Die Frachten für das allgemeine Geschäft sind fortgesetzt flau, die Ablieferungsverzögerung der Ladung nach der Seeküste beeinflusst alle Geschäftsbranchen. — Segelschiffsräumte bleibt fortgesetzt knapp. Die Raten sind in den meisten Richtungen fest. Die einzige Ausnahme bilden Lumber-Frachten vom Golf nach Brasilien; sie sind, wegen Angebots verschiedener Schiffe für Rückcharter, niedergegangen. Die Räumtenachfrage vom Golf nach dem La Plata ist begrenzt. Kisten- oder Frachten nach dem fernen Osten sind fortgesetzt fest, obgleich die letzten Charter die dringendsten Wünsche erfüllt haben.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3 1/4 d	25/	17/6	15/
London,	3 1/4 d	20/	15/	15/
Glasgow,	3 3/4 d	25/	17/6	15/
Bristol	3 3/4 d	25/	17/6	15/
Hull	3 1/2 d	25/	17/6	15/
Leith	4 1/2 d	22 6	17/6	17/6
Newcastle	4 1/2 d	25/	15/	15/
Hamburg	50 s	24c.	18 cents.	50 mk
Rotterdam	8c.	22 1/2 cts.	18 cts.	12a14 c.
Amsterdam	9c.	22 1/2 cts.	18 cts.	12a14 c.
Kopenhagen	3 9	22 6	20/	20/
Bordeaux	3/6	22 1/2 cts.	22 1/2 c.	\$ 5
Antwerpen	3 1/4 d	21/3	17/6	17/6
Bremen	55 s	24c.	20c.	12c.
Marseille	3 1/4 d	25/	20/	20/a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 22 1/2 c. — Hamburg 30 c. — Rotterdam 30 c. — Amsterdam 30c. — Kopenhagen 1/4 d. — Antwerpen 7-64 d. — Bremen 35 c. — Marseille — c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	3 1/4 1/2	3 1/4 1/2	2/6	2 7/8, .....
Raff. Petrol. p. Segel ....	.....	2,9a3/3	.....	27c.
		Hongkong.	Java.	Calcutta.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	23a23 1/2 c.	20c.	16c.	25c.

## Franz Behrens HAMBURG

Baumwall 12 und Kl. Grasbrook, Worthdamm.

### Segelmacherei und Flaggenfabrik.

## Hamburg-Potsdamer Credit-Verein in Hamburg

E. G. m. u. H.

Vortheilhafte Creditgewährung — mässige Zinsen — coulante Bedingungen.

Geschäftsstelle: Neue Gröningerstrasse Nr. 10, Hansahaus.

Man verlange Prospekt!

Soeben erschien in unserem Verlage:

## Hamburger Nautischer Kalender

für das Jahr 1900.

Dreizehnter Jahrgang.

Preis 75 Pfg.

## Eckardt & Messtorff,

Buch-, Land-

und Seekartenhandlung

Hamburg, Steinhöft 1.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sillomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinböf 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sillomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 49.

Hamburg, den 9. December.

XXXVI. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Die Deutsche Seemannsschule — Der mathematische Unterricht in den Navigations-schulen. (Fortsetzung.) — Französisches Schiffahrtswesen. — Die Entwicklung des Schiffbaues. — Deutscher Nautischer Verein. Viertes Rundschreiben. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Sprechsaal.

### Auf dem Ausguck.

Einige sehr beachtenswerthe Daten über **englische Schiffsjungenschulschiffe**, ein in letzter Zeit so oifrig behandeltes Thema, entnehmen wir einer Rede Mr. Wolvertons, die er in einer Sitzung der Shipmasters Society, London, gehalten hat. Der Redner spricht von neun industrial training ships und drei reformatory ships, frühere Kriegsfahrzeuge, die von der Admiralität zur Verfügung besonderer Ausschüsse gestellt sind. Ehemalige Marineofficiere sind Führer der einzelnen Schiffe; die seemännische Erziehung und die Aufsicht leiten und führen praktische Seeleute, die wissenschaftliche Ausbildung erfolgt durch Pädagogen. Von den reformatory ships treten keine Zöglinge in die Handelsmarine über, während von der anderen oben erwähnten Classe seit 1866 insgesamt 61 pCt., von 23 300 ausgebildeten Jungen, der Handelsschiffahrt zu Gute kommen. Neben diesen Unternehmungen bestehen noch sieben rein private Ausbildungsanstalten. Von Letzteren lieferte »Warspite« in Woolwich von 1889—1894 jährlich durchschnittlich 40 Jungen der Kriegs- und 218 der Handelsmarine zu; »Exmouth« (a. d. Themse) in 14 Jahren 503 resp. 1000. Die Admiralität vergütet für jeden von der Kriegsflotte acceptirten Jungen 25 Pfund Sterling. Für die Gesamtzahl der auf den Privatschiffen befindlichen Knaben liegen keine Angaben vor, die drei Correctionsschiffe haben 750, die neun Schulschiffe 2800 an Bord. Die Fahrzeuge messen durchschnittlich 3000 bis 5000 T. Vielen sind Beischiffe, für die sich auch der Nautische Verein zu Hamburg ausgesprochen hat, zugetheilt. Mr. Wolverton meinte am Schluss seiner mit grossem Beifall auf-

genommenen Rede, der bisher durch die Einrichtung der Schulschiffe erzielte Erfolg sei, mit Ausnahme der Correctionsschiffe, wo sich nur 16 pCt. der Ausgebildeten dem Seemannsberuf zugewandt haben, in jeder Weise zufriedenstellend gewesen.

Der jüngst veröffentlichte Jahresbericht der Handelskammer zu **Amsterdam** enthält verschiedene beachtenswerthe Momente, an denen man nicht gut ohne jede Bemerkung vorübergehen kann. Bemerkenswerth ist die Thatsache, dass im Jahre 1898/99, dem Berichtsjahre, zum ersten Male seit langen, langen Jahren die einheimische Flagge zahlreicher als die britische vertreten war. Von 1891 eingekommenen Schiffen führten 764 die holländische und nur 719 die britische Flagge. Dieser Erfolg wird von der Handelskammer mit boinahe überschwänglicher Freude registriert, ohne, dass unseres Erachtens hierzu ein besonderer Anlass ist. Denn nicht die Anzahl ein- und ausgehender Schiffe gewährt einen Maassstab für die Entwicklung des Verkehrs, sondern der Raumgehalt dieser Schiffe. Und soweit Letzterer in Betracht kommt, bowerkstelligen britische Schiffe noch immer mehr als die Hälfte des gesamten Amsterdamer Seeverkehrs. Ausserdem muss bemerkt werden, dass das im Sinne der Handelskammer erfreuliche häufigere Auftreten der niederländischen Flagge nur den kleinen »Tramps« zu verdanken ist. Andererseits wird über das geringe Interesse Klage geführt, das die regelmässigen Dampferlinien dem Hafen entgegen gebracht haben. Die in den letzten Jahren von der Stadt gemachten Anstrengungen im Bau moderner Hafenanlagen zum Anlegen grosser Passagierdampfer, hatten nicht das erhoffte Resultat.



Erfreulicher sind die Mittheilungen über die Thätigkeit und den Entwicklungsgang der dort domicilirten Dampferhedereien. Ist man berechtigt, nach den jährlich ausgekehrten Dividenden einer Rhederei über deren Geschäftslage ein richtiges Urtheil zu fällen, dann lautet dasselbe für die Amsterdamer Rhedereien ausserordentlich günstig. Folgende kleine Gegenüberstellung wird das Gesagte beweisen.

Rhedereien	Dividenden			
	1895	1896	1897	1898
Stoomvaart-Maatschappij Nederland . .	9 1/2	7.7	11.5	14
Rotterdamsche Lloyd . . . . .	6	3 1/2	8 1/2	9 1/2
Stoomvaart-Maatschappij Oceaan . . . .	1.6	—	—	1.65
Koninklijke Paketvaart-Maatschappij . .	7 1/2	10	9	9 1/2
Kon. West-Indische Maildienst . . . .	8	8 1/2	6 1/2	6
Ned.-Amerik. Stoomv.-Maatschappij . .	—	—	—	6
Kon. Nederl. Stoomboot-Maatschappij .	8	8	9	10
Hollandsche Stoomboot-Maatschappij .	5	5	9	9

Eine Durchschnittsdividende von 8.1 pCt. Mehr haben gewiss selbst die anspruchsvollsten Actionäre nicht erwartet. Leider ist aus den obenstehenden Zahlen nicht die Höhe der Abschreibungen ersichtlich, auch geht aus der Zusammenstellung nicht hervor, in welchem Maasse die Rhedereien dem modernen Princip »altes Material durch neues zu ersetzen« gefolgt sind.

Die englische Presse wirft der Admiralität vor den **Transport britischer Truppen** nach dem Kriegsschauplatz in nicht gehöriger Weise geleitet zu haben. Die Vercharterung der Schiffe, deren Umbau zu Truppentransportschiffen, die Beköstigungsweise der Truppen und die Annahme eines Mittelhändlers sind die streitigen Punkte. Anstatt die Bewerkstellung dieser Aufgaben den Rhedern der gecharterten Schiffe zu überlassen, ist ein grosser Beamtenapparat in Bewegung gesetzt, deren Mitglieder wohl zur Lösung kriegsmarinetechnischer Fragen kompetent sind, nicht aber über Sachen zu urtheilen vermögen, mit denen sie früher niemals beschäftigt waren. Eine Vereinbarung zwischen Admiralität und Rhedereien über die Ablieferung einer bestimmten Truppenanzahl am Bestimmungs-orte hätte genügt. Die Zwischendeckspassagier-Räumlichkeiten gecharterter Schiffe wären dann nicht, wie es geschehen, hinweggeräumt, um Platz für das Anbringen von Hängematten zu schaffen, sondern sie wären mit einer Ersparniss an Geld und Zeit stehen geblieben. Das gegnerische Argument, den Vorgesetzten wäre es durch die aufgeschlagenen Cojen unmöglich gewesen, die Untergebenen gehörig zu beaufsichtigen, ist insofern nicht stichhaltig, als an Bord eines mit Zwischendeckspassagieren versehenen Dampfers die vollkommenste Ordnung herrscht, trotzdem sich unter den Passagieren Ausländer befinden und die Ordnung aufrecht erhaltenden Organe in erster Linie Stewards sind. Sodann kritisirt die Presse die minderwerthige Beköstigung der Truppen. Für die Officiere ist 6 s. 6 d. täglich,

excl. Weingeld, ausgesetzt, während die Mannschaft miserabel beköstigt worden ist. Auch dieser Uebelstand wäre nicht eingetreten, wenn, wie es jüngst an Bord »Majestic« und »Canada« geschehen, der Rhederei die Verpflegung überlassen geblieben wäre. Den schärfsten Vorwurf wird der Admiralität gemacht, weil sie sich bei der Schiffsvercharterung der Makler als Zwischenhändler bedient hat. Es wird als Illustration ein Fall erwähnt, wo die Regierung 17 s. 6 d. per N.-R.-T. bezahlte, während der betreffende Rheder nur 9 s. 6 d. erhielt; der Unterschied von 8 s. per T. wanderte in die Tasche des Maklers.

Der Engländer hat endlich erkannt, dass der **Ausbau des Hafens von Gibraltar** nach Thunlichkeit beschleunigt werden muss. Gegenwärtig wird ununterbrochen durchgearbeitet um das Versäumte nachzuholen. Da es am Lande zur Unterbringung der nöthigen Baumaterialien an Raum mangelt, hat man seine Zuflucht zur Verankerung einer Anzahl alter ausrangirter Schiffe, die als Depots verwandt worden, genommen. So praktisch dieser Ausweg auch genannt werden mag, hat er insofern seine Schattenseiten, als den fahrenden Schiffen der zur Verfügung stehende Ankerplatz in recht unliebsamer Weise geschmälert wird. Als man s. Z. beschloss, die Neue Mole zur Benutzung der Kriegsschiffe wesentlich zu verlängern, wurde auch eine entsprechende Vergrösserung der Alten Mole, dem Anlegeplatz der Handelsschiffe, ins Auge gefasst. Es sollte die Herstellung eines geschlossenen Hafenbassins, dessen Annehmlichkeiten noch heute entbehrt werden, ermöglicht werden. Erst wenn durch die Verlängerung der Alten Mole neue Anlegestellen für Handelsschiffe hergestellt sind, kann an die Beseitigung der vorerwähnten »Hulks« gedacht werden. Die Kosten des Molenbaues belaufen sich auf rund 14 Millionen Mark, von denen die Hälfte das Gouvernement trägt. Gibraltar's Bedeutung als Flottenbasis lässt unabweisbar erscheinen, dass sowohl den Schiffen der Kriegs- als der Handelsmarine das Uebernehmen von Kohlen, Wasser und Proviant auf alle Weise erleichtert wird. Nach Vollendung der Molenbauten für Handelsschiffe werden letztere sich in Gibraltar mit nicht minderer Bequemlichkeit versorgen können, als in irgend einem Hafen des Mittelmeeres. Dass Das bisher nicht der Fall war, ist wohl allgemein bekannt, jedenfalls wird es selbst von der »S. G.« zugegeben, die sonst nur selten Grund zur Kritik an englischen Einrichtungen findet. Ausser verbesserungsbedürftigen Hafeneinrichtungen ist es der Mangel an Trinkwasser, der Gibaltars Ruf als guten Hafen stark beeinträchtigt. Die vorhandenen Brunnen decken wohl den Bedarf der ortsanwesenden Bevölkerung, nicht aber der in Gibraltar anlegenden

Schiffe. In besonders trockenen Jahren wird sogar der Einwohnerschaft das Wasser oft mehr als knapp. Um diesem Mangel abzuhelpen und stets eine für die Bedürfnisse des Orts-, sowie des maritimen Durchgangsverkehrs genügende Wassermenge in Vorrath zu haben, sind vier grosse Reservoirs in den Felsen von Gibraltar eingebaut worden, und zwar an einer Stelle, welche gegen ein etwaiges feindliches Bombardement durchaus geschützt ist. Diese Reservoirs haben ein Fassungsvermögen von 5 Millionen Gallonen und man hofft, sie während der jetzt anhebenden Regenzeit vollständig zu füllen.

Es ist nicht wahrscheinlich, dass der nord-amerikanische Congress in dieser Sitzung, die am 5. December beginnt, noch dazu kommen wird, sich eingehend mit der Frage des **interoceanischen Canals** zu beschäftigen, da die Commission in Nicaragua bis dahin noch nicht fertig sein wird. Gegenwärtig hält sich die internationale Canalcommission der Vereinigten Staaten in Greytown auf, wo sie sofort eine eingehende Prüfung des gesamten in Frage stehenden Gebietes begonnen hat. Die Arbeiten werden mit der grössten Sorgfalt und Accuratesse vorgenommen und sind dazu bestimmt, das entscheidende Material für die definitiven Beschlüsse der amerikanischen Regierung zu liefern. Die Commission arbeitet in mehreren Abtheilungen, um einer zu einem Resultate zu kommen. Der Hauptkörper mit einem Stabe von Ingenieuren prüft die Nicaraguaroute, während eine andere Abtheilung nach Colon geht, um den Isthmus nach Panama zu durchqueren. Admiral Walker wird ausserdem eine Anzahl durchaus zuverlässiger Ingenieure damit betrauen, die dritte in Betracht gezogene Route, die zwischen der Bai von Californien und dem Golf von St. Miguel, eingehend zu prüfen. Die Arbeiten werden, wie gesagt, längere Zeit in Anspruch nehmen und der Congress wird dann in seiner nächsten Session Gelegenheit haben, sich zu entscheiden; die Verhandlungen über den Clayton-Bulwer-Vertrag sind auf unbestimmte Zeit vertagt worden und werden voraussichtlich kaum wieder aufgenommen werden, dagegen setzt man grosse Hoffnungen darauf, dass eines der anderen drei Projecte genehmigt und dann energisch durchgeführt wird. Ueber den relativen Werth der drei verschiedenen Routen lässt sich manches »Für« und »Wider« bringen; aber im Grunde genommen, scheint die Nicaraguaroute immer noch die meisten Chancen zu haben.

### Die Deutsche Seemannsschule.

Die Deutsche Seemannsschule auf Waltershof bei Hamburg feierte am 1. December in Gegenwart zahlreich erschienener Gäste den Tag, an dem sie

vor 37 Jahren gegründet worden ist. Die Schiffsjungenfrage, ein in hamburgischen Schiffahrtskreisen in letzter Zeit viel erörtertes und besprochenes Thema, hatte das sonst nicht übermässig entwickelte Interesse für das Institut diesmal etwas lebhafter hervortreten lassen. Erfüllt doch, allerdings nur für eine beschränkte Anzahl Seeleute, die Waltershof'sche Schule den Zweck, den man in erweitertem Sinne von Schulschiffen erwartet, nämlich die Heranbildung unseres seemännischen Nachwuchses. Das bisher mit dem auf der Seemannsschule üblichen Erziehungsmodus erzielte Resultat, ist, soweit aus Aeusserungen früherer Schüler und anderer kompetenter Personen hervorgeht, in jeder Weise zufriedenstellend gewesen. Darnach könnte man wohl annehmen, entsprechend den Erfolgen des Instituts sei auch der Zudrang der Zöglinge. Das ist nun merkwürdigerweise nicht der Fall. Woran Das liegt? Vielleicht an der ziemlich hohen Pension, die die Schüler zu entrichten haben; vielleicht ist auch die Reclametrommel nicht genug gerührt, oder aber die zahlungsfähigen Väter seelustiger Knaben haben, um dem Sprossen die Seelaufbahn zu eröffnen, vorgezogen, anstatt der Pension an die Seemannsschule einen Obolus dem Heuerbaas zu zahlen. Will man noch eine Erklärung gelten lassen, so ist es die: Im Allgemeinen wird angenommen — und wahrscheinlich nicht mit Unrecht — man lerne seinen Beruf gründlicher in der Schule des Lebens wo die Entwicklung natürlicher ist als in einem Institut, das nur künstliche Erzeugnisse hervorbringen kann.

Man kann diese Anschauung nun bekämpfen oder ihr zustimmen, man stellt sich kaum in den Gegensatz zu den Leitern des Waltershof'schen Instituts. Sie bestreiten garnicht, dass sich die Ausbildung an Bord eines fahrenden Schiffes schneller entwickelt, als in der Seemannsschule; vorausgesetzt allerdings, dass man Dienste als Schiffsjunge und nicht als Cajüten- und Stiefelreiniger des Capitäns und der Steuerleute versieht. Der Zweck der deutschen Seemannsschule soll neben praktischer und theoretischer Ausbildung auch der sein, dem Jungen den Unterschied zwischen Elternhaus und Mannschaftslogis nicht allzusehr fühlbar zu machen. In dieser Begründung liegt sehr viel Wahres. Weraus besseren Verhältnissen, besonders aus dem Binnenlande, vielleicht als ehemaliger Gymnasiast, unvermittelt in das Milieu des Mannschaftslogis eines Kauffahrteischiffes gelangt, unter dessen Bewohnern dem Ankömmling eine ganz untergeordnete Stellung angewiesen ist, der wird den Werth einer Ueberbrückung zu schätzen wissen. Die deutsche Seemannsschule stellt den Uebergang dar. Ihre Zöglinge lernen in erster Linie gehorchen und arbeiten, Begriffe, die sie vorher nur dem Namen nach kannten. Die ganze Lebensweise ist dem

Schiffsdienst, wie er an Bord abgehalten wird, nachgebildet und ihm deshalb ähnlich. Nur die Behandlung kommt in etwas milderer Form in der Seemannsschule als an Bord eines Segelschiffes zum Ausdruck, wo der Junge ausser seinem Dienst auch die Functionen eines »Mädchen für Alles« zu versehen hat. Gegner der eben vertretenen Anschauung werden sagen: »Lass die Jungen nur gleich die Schattenseiten ihres Berufes kennen lernen. Wir haben es auch gemusst.« Gewiss, Schreiber dieser Zeilen kam auch vom Elternhause direct ins Mannschaftslogis an Bord eines Seglers und zwar eines Ostseeschiffes, wo damaliger Zeit die Matrosen auch noch wirklich Vollmatrosen waren, d. h. ernste, gesetzte Leute, die ihren Beruf verstanden und sich gewissermaassen für die ethische Entwicklung der Jungen an Bord verantwortlich glaubten.

Gegenwärtig haben sich, wie aus verschiedenen Klagen über die minderwerthige Qualität unseres Matrosenmaterials hervorgeht, die Verhältnisse geändert. Anstatt die noch sehr in der Entwicklung begriffenen Jungen möglichst von solchen Unterhaltungen, die zum Gegenstand das an Bord von Seglern nicht vertretene Geschlecht haben, fernzuhalten — wie es früher geschah — weiden sich die heutigen zum Theil selbst unentwickelten Matrosen an dem halb lüsternden, halb neugierigen Blick ihrer oft noch im Kindesalter stehenden Zuhörer. Besucht nun ein Junge, ehe er zur See geht, eine Zeit lang die Seemannsschule, dann wirken jene zweifellos nachtheiligen Einflüsse nicht so intensiv auf sein Gemüth, denn er ist älter, reifer und urtheilsfähiger geworden.

In seemännischen Kreisen ist die Redensart »Dieser oder Jener ist total verbauert und er war doch aus so guter Familie« nicht unbekannt. Man suche einmal für diese merkwürdigerweise unter Seeleuten so häufig auftretende Erscheinung eine Erklärung. Vielleicht dienen die vorhin gemachten Angaben als Wegweiser, ja, vielleicht gewähren sie auch für Denjenigen einen Anhalt, der die Frage »Wie ist die Indifferenz deutscher Seeleute gegenüber der fachmännischen Literatur und den Bestrebungen ihrer Fachvereine zu erklären?« zu beantworten sucht. Es giebt nur sehr wenige ehemalige Zöglinge der Deutschen Seemannsschule, auf die jene oben citirte Redensart Anwendung finden könnte, leider aber eine ganze Anzahl anderer Seeleute, bei denen nur noch verwischte Spuren der in der Kindheit genossenen, vorzüglichen Erziehung zu entdecken sind.

Ist mit der vorstehenden kleinen Skizze auch nicht beabsichtigt, das Waltershof'sche Institut als das einzige Empfehlenswerthe zur Ausbildung deutscher Schiffsofficiere hinzustellen, so schien es doch wünschenswerth, auch einmal die guten Seiten der Schule in ein richtiges Licht zu stellen.

## Der mathematische Unterricht in den Navigationsschulen.

(Dr. O. Fulst, Oberlehrer an der Seefahrtsschule zu Bremen.)

(Fortsetzung.)

Auch noch durch andere Ueberlegungen kommt man zu dem Schluss, dass die Constructionsaufgaben mehr als bisher in den Vordergrund zu stellen sind. Wenn die neuen Prüfungsbestimmungen nach den Beschlüssen der Fachconferenz zu Stande kommen werden, so wird man allgemein die Standlinien im Unterricht eingehender behandeln müssen als bisher. Sollen dann in der mathematischen Vorbildung der Schüler keine Lücken sein, so muss den »geometrischen Oertern« ein besonderes Capitel der Planimetrie gewidmet sein. Eine eingehende Behandlung dieses Themas wird bei der Durchnahme jener wichtigen nautischen Aufgabe, die in ausgiebiger Weise von dem Begriff des geometrischen Ortes Gebrauch macht, gute Früchte tragen und wenn im mathematischen Unterricht in erster Linie das gelehrt werden soll, was zum Verständniss der Nautik nothwendig ist, so darf jenes Capitel nicht fehlen. Eine Besprechung der geometrischen Oerter ohne gleichzeitige Erläuterung an der Hand von Constructionsaufgaben ist aber undenkbar, und zwar werden auch in dieser Hinsicht die oben erwähnten praktischen Aufgaben gerade besonders werthvoll und lehrreich sein. Würde man hier z. B. den Unterricht nicht durch die Besprechung und Uebung des Locky'schen „*Danger-angle*“ besonders interessant und praktisch verwerthbar machen können?

Um die Frage beantworten zu können, ein wie grosses Gebiet der Geometrie zum Gegenstand des Unterrichts gemacht werden soll, muss man sich erst darüber Klarheit verschaffen, welcher Art die in der Prüfung gestellten Anforderungen sein sollen. Man kann diese Anforderungen nicht beliebig hoch stellen, sondern sie müssen in einem richtigen Verhältniss zur gegebenen Unterrichtszeit stehen, was bisher nicht der Fall gewesen ist.

Heute müsste man wenigstens die doppelte Zeit der Geometrie widmen, wollte man einigermaassen Erfolge sehen und selbst bei einer so unverhältnissmässig langen Lehrzeit würden die Leistungen ohne »Pauken« und »Pressen« wahrscheinlich auch nur wenig befriedigend sein. Woher soll aber diese Zeit genommen werden, wenn man die Curse nicht verlängern will? Man könnte sie höchstens dem nautischen Unterricht entziehen, und das geht wieder auf keinen Fall. Es bleibt also nichts anderes übrig, als das Wesen der schriftlichen Prüfung in der Geometrie ganz und gar zu ändern.



Bisher spielte der Beweis in den Prüfungsaufgaben eine ganz bedeutende Rolle, als ob Geometrie und Beweisführen identisch wären. Bei vier Fünfteln aller Prüfungsaufgaben wurde ein Beweis verlangt, entweder der Beweis eines Lehrsatzes oder der Beweis der Richtigkeit eines Constructionsverfahrens. Wenn man nun bedenkt, dass das im ersten Theile dieses Aufsatzes von den arithmetischen Beweisen gesagt, genau ebenso von den geometrischen gilt, dass eine grosse Zahl von Schülern die allgerösste Schwierigkeit darin findet, einen Beweis, selbst dann, wenn sie ihn verstanden haben zu reproduciren, so kann man verstehen, dass der Ausfall der Prüfungen so wenig befriedigend ist. Noch weniger Resultate würden wir sehen, wenn sich nicht eine Zahl von fleissigen Schülern der mühseligen und leider nutzlosen Arbeit unterziehen würde, die Beweise auswendig zu lernen.

Ich würde mir eine Geometrieprüfung und zwar eine recht gründliche denken können ohne jegliche Beweisführung, wie ja auch bei den höheren mathematischen Prüfungen der Beweis eine nur untergeordnete Rolle zu spielen pflegt. Der Prüfling soll bei solchen Prüfungen nicht zeigen, dass er die Fundamentalwahrheiten der Disciplin beweisen kann, sondern dass er sie geschickt zu handhaben weiss. Aber selbst wenn man diesen Standpunkt nicht theilt, wenn man in der Beweisführung ein so wichtiges Mittel zur Bildung des Geistes sieht, dass man den Beweis in der Prüfung nicht entbehren zu können glaubt, so würde man einer Beschränkung der Beweise doch das Wort reden müssen.

Für den schwächeren Schüler liegt zweifellos in der gründlichen Einübung weniger Beweise mehr Geistesbildung als in der flüchtigen Durchnahme vieler. Der eigentliche Unterricht würde dabei im Grossen und Ganzen bleiben wie er ist. Es würde genau so viel bewiesen werden wie bisher, man würde die nöthigen Lehrsätze dem Verständniss aller Schüler zugänglich machen müssen, da sie dieses Verständniss durch die Lösung von Constructionsaufgaben in der Prüfung kund thun müssten. Aber man brauchte keine unnütze Zeit mit dem »Einpauken« überflüssiger Beweise zu verlieren, indem man die Reproduction der wenigen wichtigen sowie der schwereren Beweise nur von den begabteren Schülern verlangte, die diese so erworbenen Kenntnisse ebenso in der Prüfung darlegen könnten, wie es jetzt bei der Ableitung der Formeln von allen Prüflingen, die die Auszeichnung zu erwerben wünschen, zu geschehen pflegt.

Eine Versumpfung und Verflachung des geometrischen Unterrichts ist hierbei nicht zu befürchten, ebensowenig wie eine Verflachung des trigonometrischen und nautischen Unterrichts dadurch entstanden ist, dass man den Beweis oder

die Ableitung der benutzten Formeln nicht in der schriftlichen Prüfung verlangt. Warum sollte das Verfahren, das bei diesen Fächern zur Zufriedenheit aller functionirt hat, nicht auch auf die Geometrie anwendbar sein?

Nach meiner Ansicht brauchten unter den 50 Aufgaben für die schriftliche Prüfung in der Planimetrie höchstens ein Dutzend Beweise zu sein. Man würde hierzu natürlich die wichtigsten und lehrreichsten auswählen. Als für die Prüfung sehr geeignet erscheinen mir z. B. die Beweise der Sätze von der Winkelsumme im Dreieck, von den Eigenschaften des gleichschenkligen Dreiecks, von den Gegenseiten des Parallelogramms, vom Centri- und Peripheriewinkel und auch der Beweis des pythagoräischen Lehrsatzes. Auch würde es sich vielleicht empfehlen, einige der fundamentalen Constructionsaufgaben mit Beweis zu verlangen. Dagegen würde ich die Beweise von Sätzen, die mit dem nautischen Unterricht gar nichts zu thun haben, wie z. B. die Sätze von dem Verhältniss der Abschnitte zweier Sehnen oder Sekanten und viele andere als Ballast betrachten.

In den Constructionsaufgaben wäre eine grosse Mannigfaltigkeit anzustreben. Der Beweis ist hier überflüssig, es genügt eine correcte Beschreibung der Construction.

Bei einer derartig eingerichteten Prüfung würde man vielleicht dem eigentlichen Unterricht in der Planimetrie etwas mehr Zeit als bisher widmen müssen, dafür würde aber die jetzt so zeitraubende Repetition vor der Prüfung auf ein Minimum beschränkt werden, da bei solchen Anforderungen ein Verständniss bei fast allen Schülern erzielt werden könnte, wodurch ein »Einpauken« und »Pressen« unnöthig würde.

Da ferner die durch diesen Unterricht gewonnene Raumanschauung bleibendes Eigenthum des Schülers werden würde, so würde auch der Geometrieunterricht in der Schifferklasse, was dort besonders von Bedeutung ist, wesentlich abgekürzt werden können, was dem nautischen Unterricht zu Gute kommen würde. Man brauchte nicht, wie es heute nöthig ist, die ganze Geometrie neu durchzunehmen, sondern man würde wirklich nur eine Repetition nöthig haben, vorausgesetzt, dass die Anforderungen in der Schifferprüfung nicht höher gestellt werden als in der Steuermannsprüfung, wozu auch gar kein Grund vorliegt.

Ob man bei einem derartig angelegten Unterricht die Grenzen des zu behandelnden Stoffes etwas enger oder weiter zieht ist ohne Bedeutung. Man wird allerdings wohl kaum wesentlich weiter gehen wollen als bisher, und wahrlich das Gebiet ist gross genug. Unbeschadet der Vollständigkeit könnte man sogar das eine oder das andere Capitel z. B. das von der Gleichheit der Flächen entbehren.

Hoffentlich bringt man einer gründlichen Reform der schriftlichen Prüfung in der Planimetrie ein roges Interesse und warme Sympathie entgegen, damit in diesem schönen Fache endlich ein Unterricht erteilt werden kann, der den Namen »Unterricht« verdient.

(Schluss folgt.)

## Französisches Schiffahrtswesen.

Die jährliche, amtliche Herausgabe der statistischen Daten über die Thätigkeit der französischen Handelsmarine für das Jahr 1898 und den Seeverkehr für jeden französischen und algerischen Hafen ist veröffentlicht worden. Wir entnehmen den beachtenswerthen Aufzeichnungen das Folgende:

Der gesammte auswärtige Verkehr Frankreichs im Jahre 1898 umfasste nach Gewicht 28 221 005 t à 1000 kg für die Einfuhr und 10 232 410 t für die Ausfuhr, davon fallen auf den Seeverkehr 17 134 193 t Import und 5 825 847 Export. Die Anzahl der in französischen Häfen eingelaufenen Schiffe, Dampfer und Segler, war 26 216 mit 16 003 711 t, der ausgelaufenen 21 083 mit 10 772 762 Raumgehalt. Vergleiche mit dem Ergebniss des Vorjahres ergeben eine Zunahme von 705 Schiffen und 1 076 577 t einkommener und 324 Schiffen und 426 520 t ausgegangener Schiffe.

Die gesammten durch 16 003 711 Maasstücken eingeführten Waarengüter repräsentiren, wie gesagt, ein Gewicht von 17 134 193 t; das macht für jedes Schiff 1070 t. Der französische Antheil betrug 4 482 824 t Maass und 4 143 301 t Gewicht; 904 t für jedes Schiff. Der Antheil solcher Schiffe, die die Flagge des Landes führten, aus dessen Häfen sie nach Frankreich liefen, betrug 6 934 346 t Maass und 7 026 492 t Gewicht; 1013 t durchschnittlich für jedes Schiff. Schiffe, die weder die Flagge des Hafens der Abfahrt als die des Ankunfts Hafens führten, brachten 4 586 537 t resp. 5 964 399 t; Durchschnittsgrösse 1300 t. Hinsichtlich der Ausfuhr war das Verhältniss im Interesse der französischen Flagge etwas günstiger. Der französische Antheil bezifferte sich auf 3 130 553 t, 733 t für jedes Schiff; der auswärtige betrug 2 695 293 t, 415 t für jedes Schiff.

Vergleicht man die Antheile französischer und ausländischer Räumte an der Bewerksstellung des Seeverkehrs Frankreichs während der letzten zehn Jahre, so zeigt sich eine ständige und beträchtliche Abnahme der einheimischen Flagge. Frankreich ist hinsichtlich der Einfuhr von 35.4 pCt. in 1888 auf 28 in 1898 gefallen und in der Ausfuhr von 48.1 auf 39.6 pCt. Die Länder, aus denen hauptsächlich die fehlenden 72 pCt. im Jahre 1898 kamen, sind England mit 47.3 pCt. und Deutschland mit 4.8. Verglichen mit 1897, kommt für die englische Flagge eine Zunahme von 1.8 pCt., für Deutschland eine Abnahme von 1.0 pCt. heraus. Auch hinsichtlich der Ausfuhr ist der deutsche Procentsatz an der Betheiligung von 6.9 in 1897 auf 5.5 im Berichtsjahre gefallen. Wenden wir uns sodann zu den Schiffen, die weder die Flagge des Abgangshafens noch die des Ankunfts Hafens führten, so ergibt diese Gegenüberstellung das folgende Bild: Englische Flagge 49.86 Einfuhr, 39.84 Ausfuhr; deutsche 10.97 resp. 15.98; Norwegen 8.85 resp. 5.42; Italien 6.69 resp. 8.17 und Holland 3.91 Einfuhr und 10.77 Ausfuhr.

Die Gesamtträumte, die auf dem Seewege zwischen Frankreich und fremden Staaten, französischen Colonien und Protectoraten befördert worden ist, betrug im Jahre 1898, wie eingangs schon erwähnt ist, 26 776 473 t. Folgende tabellarische Gegenüberstellung über das Ergebniss des Berichts- und des

Vorjahres ergibt, soweit der Antheil aller am Verkehr theiliger Flaggen erwähnt ist, nachstehendes Bild:

	1898	1897
	N.-R.-T.	N.-R.-T.
England.....	9 321 760	8 918 747
Algerien.....	2 666 297	2 812 401
Ver. Staaten...	2 273 913	1 962 829
Spanien.....	1 083 743	1 544 080
Russland.....	1 228 579	1 214 644
Italien.....	1 031 335	876 452
Argentinien....	911 634	838 214
Deutschland...	776 294	901 711
Britisch-Indien.	751 437	458 737

Die französische Handelsflotte, soweit sie Küstenfahrt betreibt, setzte sich am 31. December 1898 aus 15 615 Fahrzeugen, Dampfern und Seglern, zu 900 288 t zusammen; die Bemannung betrug 80 875 an Deck und 7335 in der Maschine. Zu der erwähnten Rubrik zählen Fischer- und Küstenfahrzeuge, Yachten, Lootsenschniffe etc. An der europäischen und mittelländischen Fahrt waren im Berichtsjahre betheiligt 231 Schiffe zu 394 291 t, 4989 Decks- und 2381 Maschinemannschaft; an der Bewerksstellung des überseeischen Verkehrs 445 Schiffe zu 147 913 t, 9784 Decks- und 3315 Maschinepersonal. Insgesamt gegen das Vorjahr 51 Schiffe mehr, dagegen 20 583 t weniger. Die gesammte französische Handelsmarine verfügte 1898 über eine Seglerflotte von 14 406 Fahrzeugen zu 414 673 t; gegen das Vorjahr eine Zunahme von 54 Schiffen und eine Abnahme von 6789 t. Die Anzahl aller französischen Dampfer betrug Ende des Berichtsjahres 1209, ihr Raumgehalt 485 615 t; gegen das Vorjahr eine Abnahme von 3 in der Anzahl und 13 794 t im Raumgehalt.

Aus dem Schiffsregister gelöscht, sei es durch Verlust oder Condemnation, wurden 890 Segler zu 35 957 t und 112 Dampfer zu 49 071 t, gegen einen Zuwachs von 894 Seglern zu 25 996 t und 53 Dampfern zu 11 568 t, die in Frankreich gebaut sind, ferner 50 Segler zu 5425 t und 62 Dampfer zu 24 683 t im Auslande gebaute. Alle Raumgehaltangaben sind nach Netto-Register-Tons bemessen. Das Verhältniss von Netto- zum Bruttogehalt ist bei den in überseeischer-, und in der europäisch-mitteländischen Fahrt beschäftigten Fahrzeugen 80 pCt. für Segler, 52 für Dampfer. Es steht fest, dass laut der in den Jahren 1887, 1889 und 1893 erlassenen Schiffs-messungsbestimmungen der Nettoraumgehalt bei Dampfern 21 pCt., bei Seglern 15 pCt. reducirt ist. Hinsichtlich des Alters der in beiden genannten Fahrten beschäftigten Segelschiffe ist zu bemerken, dass von 421 allein, 19 vor 1861 gebaut worden sind, 82 zwischen 1861 und 1871, 121 zwischen 1871 und 1880; 87 zwischen 1881 und 1890 und 112 seit 1891. Ferner Dampfer: Einer stammt noch aus dem Jahre 1856, ein anderer aus 1858; 49 sind vor 1871 gebaut, 98 zwischen 1871 und 1880, 197 zwischen 1881 und 1890 und 74 seit 1891.

Die Betheiligung der einzelnen französischen Häfen am Gesamtverkehr stellt sich im Berichtsjahre folgendermassen: Marseille 16 781 Schiffe und 12 074 132 t Raumgehalt; Havre 14 034 und 6 376 576; Bordeaux 19 933 und 3 820 661; Dünkirchen 3661 und 3 424 434; Cette 4902 und 2 457 428; Rouen 5597 und 2 357 423; Boulogne 5960 Schiffe und 2 047 646 t. Hierauf folgen nacheinander mit weniger als 2 Mill. Tons St. Nazaire, La Rochelle, Calais, Nantes, Cherbourg und Dieppe.

Ueber Schiffsprämien im Allgemeinen geben verschiedene Tabellen Aufschluss. Wir entnehmen, dass die Subvention für Schiffbau vom 31. Januar 1893 bis Ende 1898 von 2 112 342 Fr. auf 4 599 667 Fr., die sog. Navigationsprämien von 6 071 800 Fr. auf 11 441 166 Fr. gestiegen sind. Hieran schliessen wir die uns zugänglichen Daten über den Entwurf des neuen Subventionsgesetzes.

Die officiösen »Temps« veröffentlichen den Entwurf, wie er dem Parlament in dieser Session zur Berathung und Entscheidung zugehen soll. Wenngleich sich der Wortlaut so ziemlich mit den Angaben deckt, die wir hinsichtlich dieses Entwurfes schon im April d. J. in No. 17 machen konnten, mag er noch einmal wiederholt werden.

Art. 1. Als eine Compensation für die der Handelsmarine gegenüber der Kriegsmarine auferlegten Verpflichtungen, steht allen eisernen oder stählernen französischen Seeschiffen, sofern sie auf langen Reisen oder in der internationalen Küstenschiffahrt beschäftigt sind, mehr als 100 N.-R.-T. messen und nicht älter als 20 Jahre sind, die sog. »compensation d'armement« oder Ausrüstungsprämie zu, und zwar täglich per N.-R.-T.

5 centimes	bis zu 2000 t
4 »	von 2—3000 t
3 »	von 3—4000 t
2 »	über 4000 t.

Diese gleichen Zwecken dienende Prämie beträgt für Segelschiffe ein Drittel des Betrages der erwähnten Dampferrenten.

Art. 2. Zur Vervollkommenung und leichteren Entwicklung der maritimen Industrie (Rhederei- und Schiffbauwesen) wird als Compensation, sowohl für die auf der französischen Schiffahrt lastenden Abgaben als für den hohen Herstellungspreis in Frankreich gebauter Schiffe eine Seefahrtsprämie allen stählernen und eisernen unter französischer Flagge fahrenden Schiffen von 100 t und nicht älter als 15 Jahre, gewährt. Dieselbe wird für jede 1000 zurückgelegten Seemeilen per t des Netto-Raumgehalts in folgender Weise berechnet:

a) Für Dampfer 1 Fr. 70 c. für das erste Jahr, hierauf vom Datum der Registrirung folgendermassen abnehmend: Vier Centimes während der ersten fünfjährigen Periode, acht während der zweiten und 16 Centimes während der dritten, ebenfalls fünfjährigen Dauer. Bei Dampfern über 3000 N.-T. ist die Prämie für jede 100 t über 3000 t ein Centime weniger; jedoch darf die Rate im ersten Jahre nicht weniger als 1 Fr. 50 c. per t und 1000 Seemeilen werden.

b) Für Segler 1 Fr. 70 c. für das erste Jahr, alsdann folgende Abnahme: Zwei Centimes, fünf Centimes und acht Centimes in den darauffolgenden fünfjährigen Perioden. Bei Segelschiffen über 800 T.-N. sinkt die Prämie um 10 Centimes für jede 100 t über 800; jedoch muss die erstjährige Rate mindestens 1 Fr. per t und 1000 Seemeilen vom Nettoraumgehalt sein.

Art. 3. Die in Art. 1 und 2 genannten Prämien dürfen nicht erhöht werden.

Art. 4. Schiffe in der internationalen Küstenschiffahrt (Europa und Mittelländisches Meer) erhalten dieselbe Ausrüstungsprämie wie Langereise-Schiffe; jedoch nur zwei Drittel der Seefahrtsprämie. Schiffe in der internationalen Küstenschiffahrt und auf Reisen zwischen einem französischen Hafen des Mittelländischen Meeres, einschl. Agerien, und einem atlantischen oder Canalhafen der Republik, haben Anspruch auf die Ausrüstungs- oder die Seefahrtsprämie für die Dauer und die Zeit des internationalen Theils der Reise, vorausgesetzt, dass die an Bord befindliche Güterladung an cubischem Inhalt den dritten Theil des Nettoraumgehalts vom Schiffe beträgt, wenn die Strasse von Gibraltar passiert wird. Schiffe, die auf der Aus- oder Rückreise Port Said anlaufen, haben Anspruch auf Seefahrtsprämie für die Dauer der Ausreise.

Art. 5. Ausgeschlossen von der Vergünstigung beider Prämien sind:

a) Schiffe, die, wenn sie nach dem 1. Januar 1899 in Frankreich registrirt sind, älter als 10 Jahre waren.

b) Schiffe in grosser oder kleiner Fischereifahrt, Lust-Yachten oder Empfänger anderer staatlicher Subventionen, als der genannten.

c) Schiffe, ausschliesslich in solcher Fahrt beschäftigt, die der französischen Flagge reservirt ist, ebenso wie solche, die Reisen zwischen französischen Häfen machen, deren Entfernung von einander weniger als 120 Seemeilen beträgt.

d) Schiffe in der der französischen Flagge reservirten Navigation (innerhalb der Territorialgrenze) die ausnahmsweise einen fremden Hafen anlaufen und dort weniger als ein Drittel an Güterladung des Nettoraumgehalts vom Schiffe löschen oder laden.

e) Schiffe, die vom Abgang aus einem französischen Hafen bis zur Ankunft in einen andern weniger an Ladung als ein Drittel des Nettoraumgehalts vom Schiffe transportirt haben.

Art. 6. Rheder, die für die Dauer von mindestens fünf Jahren mit ihren Schiffen eine neue Route, die nicht von den subventionirten Postdampfern befahren wird, regelmässig unterhalten, empfangen an Stelle der Seefahrts- und Ausrüstungsprämie eine jährlich fixirte Subvention, deren Höhe nach Art und Leistungen durch ein besonderes Decret bestimmt wird.

Art. 9. Segelschiffe französischer Construction oder assimilirte Schiffe, die gegenwärtig unter französischer Flagge fahren, sowie solche in Frankreich im Bau befindlichen, deren Baucontract vor Einreichen dieses Entwurfes abgeschlossen ist, stehen bis zum Verfall des alten Gesetzes unter dessen Bestimmungen.

Art. 13. Französische Schiffe dürfen, bei Verlust ihrer Nationalität, in einem ausländischen Hafen keiner Reparatur unterzogen werden, sofern dieselbe mehr als 30 Fr. per N.-R.-T. kostet. Eine Ausnahme von diesem Gesetz kann nur gelten, wenn der Capitän und die Schiffsofficiere gegengezeichnet vom französischen Consul oder einem andern staatlichen Beamten schriftlich die Nothwendigkeit einer solchen Reparatur bekunden.

## Die Entwicklung des Schiffbaues.\*)

Wie die Geschichte lehrt, haben schon die verschiedensten Völker des grauen Alterthums Seeschiffahrt betrieben und zum Theil kühne Fahrten auf den Meeren unternommen; allein die Form und Bauart ihrer Schiffe ist uns nur in dunklen Umrissen, wie solche auf alten Denkmälern und Münzen dargestellt waren, überliefert worden, die aber kaum mit der Wirklichkeit übereinstimmen konnten und wohl mehr durch die Phantasie des ausführenden Künstlers gestaltet worden sind. Mit Sicherheit ist indessen aber doch daraus zu erkennen, dass ihre Fortbewegung nur allein durch eine grössere Anzahl Ruderer geschah, die oft in mehreren Reihen übereinander placirt waren, deren Anordnung jedoch noch zweifelhaft geblieben ist und nur zu Vermuthungen Anlass gegeben hat. Auch müssen schon in den frühesten Zeiten vielfach Schiffe in zahlreicher Menge vereinigt gewesen sein, die auf das Vorhandensein grösserer Flotten schliessen lassen, mittelst welcher alsdann die damaligen Völker in Seekriegen sich bekämpften, wie in gleicher Weise die Seeschiffahrt derselben weit in verschiedene Meere,

\*) In No. 25 der »Hansa« sind die von dem Schiffbau-Ingenieur Herrn C. F. Steinhaus (Verlag von L. Friedrichsen & Co., Hamburg) verfassten »Abhandlungen aus dem Gebiete des gesammten Schiffbauwesens« mit der Bemerkung besprochen, gelegentlich auf einzelne Aufsätze des umfangreichen Werkes zurückzukommen. Wir lösen unser damals gegebenes Versprechen, an das wir bereits erinnert sind, durch Wiedergabe des einleitenden Artikels, mit obem genanntem Titel, hiermit ein. Diese Abhandlung, weil sie dem Leser einen klaren Ueberblick über den Schiffbau im Allgemeinen gewährt, darf auf allgemeines Interesse Anspruch machen. D. R.



die sich bis zu unsern nordischen Küsten erstreckten, ausgedehnt worden ist.

Aber nicht allein in den Ländern, die vom Mittelländischen Meere begrenzt worden, ist von den Völkern schon frühzeitig die Schifffahrt betrieben, auch von den germanischen Stämmen, welche die nordischen Küsten bewohnten, zeichneten sich vornehmlich die Normannen und Wikingers schon weit vor dem Mittelalter in der Seeschifffahrt aus. Mit ihren sowohl zum Rudern als Segeln eingerichteten Schiffen durchquerten sie nicht nur die ihnen zunächst gelegenen Meere und landeten in Britannien, sowie an andern Küsten der umliegenden Länder, sondern durchschifften schon um das Jahr 1000 unserer Zeitrechnung den Atlantischen Ocean bis zu den Gestaden Nord-Amerikas. Wie die Bauart der zu solchen Fahrten verwendeten Schiffe gewesen ist, kann nicht mit voller Sicherheit festgestellt werden, dass sie aber schon eine vorzügliche Seefähigkeit besessen haben müssen, geht aus den weiten Seereisen hervor, die damit unternommen worden sind. Eine Veranschaulichung der mathematischen Form dieser Schiffe giebt uns das Ende 1863 in Nydam an der Ostküste Schleswigs ausgegrabene und im Kieler Museum für vaterländische Alterthümer aufgestellte Fahrzeug, welches wohl als ein Wikingerschiff von kleineren Verhältnissen anzusehen ist, dessen Länge 22,88 m, Breite 3,20 m, sowie Tiefe 1,22 m mittschiff beträgt und überhaupt seiner äussern Gestalt nach derjenigen eines jetzigen Walbootes entspricht. Wie aber die Einrichtung der grösseren Schiffe dieser Art, die zu weiten Seereisen bestimmt waren, und ob sie theilweise oder ganz gedeckt gewesen sind, kann daraus nicht erkannt werden.

Erst aus den Zeiten des frühesten Mittelalters besitzen wir ausführlichere Kenntnisse über die Form und Einrichtung einzelner der damaligen Fahrzeuge, wie solche vornehmlich von den Völkern des südlichen Europas benutzt wurden, während aus einer noch viel späteren Zeit genauere Angaben über den Bau der eigentlichen Seeschiffe an den Küsten unserer nordischen Heimath auf uns gelangt sind. Wenn nun auch aus der Verschiedenheit der Formen dieser Fahrzeuge, wie solche uns überliefert sind, ein gewisses Streben zu erkennen ist, dieselben den Bedürfnissen für die entsprechenden Zwecke anzupassen, so kann man doch mit ziemlicher Gewissheit annehmen, dass deren ganzer Bau nur schablonenartig betrieben wurde. Wenn dann das eine oder andere dieser Fahrzeuge irgend welche gute Eigenschaft für den beabsichtigten Zweck ergeben hatte, so wurde diese vielleicht aus Ursachen abgeleitet, welche damit in keiner Verbindung stand und zur Folge hatte, dass eine Menge unter sich verschiedene Bauregeln entstehen konnten, die dann als Familiengeheimnisse bewahrt und von dem Vater auf den Sohn vererbt wurden.

Auch von den Schiffen, mit welchen Columbus im Jahre 1492 den Atlantischen Ocean durchschiffte und Amerika von Neuem entdeckte, den sogenannten Karavellen, ist wohl durch Modelle und kleine Zeichnungen, wie sie im Marine-Museum des Louvre in Paris vorhanden sind, über die Grösse, die äussere Form und Besegelung etwas Näheres mit Sicherheit bekannt, dieselben geben uns aber keine deutliche Anschauung von der ganzen Bauart und inneren Einrichtung.

Erst in der letzten Hälfte des vorigen Jahrhunderts begann der Schiffbau in grösserem Umfange eine den damaligen technischen Wissenschaften entsprechende Basis anzunehmen. Zunächst waren es unsere nordischen Nachbarn, besonders die Schweden, welche durch Friedrich von Chapman in seinem berühmten Werke der Technik des Schiffbaues eine feste Grundlage gaben, und bald darauf die Dänen, welche ihre Kriegsschiffe auf eine anerkannt hohe Stufe in Betreff der Seefähigkeit und der Segeleigenschaften brachten, die denn auch wieder in weiteren Kreisen den Schiffen der Handelsmarine zu Gute kamen. Durch die hieraus erfolgte vorzügliche Bewährung der Schiffe dieser Staaten wurde Kopenhagen die

Hochschule für Schiffbau und blieb eine Zeit lang als solche dafür bestehen. Allein die damaligen Schiffe, wenn sie auch im Grossen und Ganzen den damit beabsichtigten Zwecken vollständig entsprachen, kamen doch in ihren Grössenverhältnissen nicht über ein jetzt als gering zu bezeichnendes Maass hinaus; es waren durchgehends kurze, aber breite Schiffe, die demnach auch nur eine verhältnissmässig kleine Tragfähigkeit besitzen konnten, jedoch bei den derzeitig bestehenden höheren Frachtsätzen immer noch lohnende Erträge für die Rheder ergaben.

So blieb der Stand des Schiffbaues eine lange Zeit hindurch ohne nennenswerthe Veränderungen, da nach den derzeitigen Erfordernissen in gewisser Beziehung eine Art Vollkommenheit darin erreicht worden war. Erst vom Anfang dieses Jahrhunderts bis nahezu in die Mitte desselben nahm die Grösse der Seeschiffe nur in ganz geringem Maasse allmählich zu, und während der letzten Decennien dieser Zeitperiode galt ein Schiff von 600 Tons Tragfähigkeit, dessen Länge kaum 45 m erreichte, schon als ein sehr grosses. Dieses waren jedoch nur vereinzelte Ausnahmen, während die Mehrzahl der zur allgemeinen Seeschifffahrt in Verwendung gekommenen Schiffe nicht mehr als durchgehends 400 bis 500 Tons Tragfähigkeit besaßen, und deren Länge in den Grenzen von 30 bis 35 m eingeschränkt blieb.

Auch in der Bemastung und Besegelung der Schiffe fand während dieses ganzen Zeitraums kaum eine bemerkenswerthe Veränderung statt; denn, abgesehen von den in den verschiedenen Staaten zur Küstenfahrt dienenden Fahrzeugen, wurden die eigentlichen Seeschiffe, je nach ihrer Takelung und Grösse von 70 Tons an bis zu der vorhin erwähnten Tragfähigkeit als Schooner, Briggs, Barks und Vollschiffe bezeichnet, wie dies auch noch gegenwärtig allgemein gebräuchlich ist.

Als aber am Ende der vierziger Jahre der Goldreichtum Californiens entdeckt wurde und nun die Schifffahrt von der Ostküste der Vereinigten Staaten nach jenem Lande in kurzer Zeit einen ungeahnten Aufschwung nahm, entstand auch zugleich das Bedürfniss unter den dortigen Rhedern, nicht allein grössere Schiffe als die bis dahin in Betrieb gewesenenen erbauen zu lassen, sondern es kam gleichzeitig unter den Schiffbauern selbst das Bestreben zur Geltung, durch Erreichung einer grösseren Geschwindigkeit im Segeln die nach Californien auszuführenden Reisen in weit kürzerer Zeit, als bis dahin geschehen, zu ermöglichen. Durch den plötzlichen Aufschwung, den die Schifffahrt der Vereinigten Staaten zu jener Zeit nahm, musste dieser auch ebenfalls die Veranlassung dazu geben, in dem Bau der Schiffe nach der bis dahin gebräuchlichen Form eine vollständige Umgestaltung herbeizuführen, indem die Länge derselben nicht allein bedeutend mehr ausgedehnt, sondern auch zugleich ihren Wasserlinien, hauptsächlich am Vordertheile, eine ganz aussergewöhnliche Schärfe gegeben wurde. Unter diesen Schiffen, die als »Klipper« allgemein bekannt geworden sind, befanden sich ausgezeichnete Typen der Schiffbaukunst, deren Leistungen in Segeleigenschaften die Bewunderung aller bei der Schifffahrt Theilhaftigen erregte; sie hatten schon eine Länge bis 65 m, sowie einen Raumgehalt bis durchgehends zu 1600 R.-T., und waren im Stande, die Reise von New-York bis San Francisco in durchschnittlich 80 Tagen zurückzulegen.

Unter diesen Schiffen zeichnete sich der im Jahre 1851 erbaute Klipper »Flying cloud« von 1139 R.-T. besonders aus, dem bald darauf der »Sovereign of the Seas« von 1502 R.-T. folgte, später aber unter Hamburger Flagge fuhr, sowie als grösster der im Jahre 1855 erbaute »Donald M'Kay« von ungefähr 2000 R.-T. Letzterer, welcher den Namen des Erbauers dieser drei Schiffe trug, machte sich selbst nach vielen Jahren, als sogenannter Petroleumklipper unter deutscher Flagge fahrend, noch als stattliches Schiff bemerkbar.

(Fortsetzung folgt.)

## Deutscher Nautischer Verein.

### Viertes Rundschreiben.

Kiel, den 2. December 1899.

#### I. Befeuern an den Fehmarnschen Küsten

Auf meine in Folge des Beschlusses des letzten Vereinstages gemachte Eingabe vom 29. Mai d. J. ist mir von den Herren Ministern der öffentlichen Arbeiten sowie für Handel und Gewerbe der Bescheid zugegangen, wonach ein Bedürfniss zu der beantragten Verbesserung der Befeuern des Fehmarnbeldes an der deutschen Seite nicht anerkannt wird. Hierzu wird ausgeführt:

„Trotz der vielfachen Unfälle, die im Fehmarnbelt sich ereignet haben, ist bisher kein einziger Spruch eines Seeamts ergangen, welcher auf Mängel in der Befeuern der Fehmarn'schen Küste als Ursache des Schiffsunfalles hingewiesen hätte. Auch die in Ihrer Eingabe besonders bezeichneten Seeunfälle können nicht zur Begründung des Antrages auf Verstärkung der Feuer an der Fehmarn'schen Küste dienen. Aus den Verhandlungen der Seeämter über diese Unfälle ist zu ersehen, dass sie sämtlich auf andere Ursachen als auf die mangelhafte Befeuern Fehmarns zurückzuführen sind, und dass sie überhaupt gar nicht an der Küste Fehmarns oder an den vor dieser Küste liegenden Untiefen, sondern an der dänischen Küste stattgefunden haben.“

Zwar hat das Ober-Seeamt in der anlässlich des Seeunfalls des Stettiner Dampfschiffes „Eduard“ gefällten Entscheidung Bedenken hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der jetzigen Befeuern des Fehmarnbeldes geäußert, indessen sind diese Bedenken offenbar nicht aus Feststellungen hergeleitet, die bei dem Unfälle des Dampfers „Eduard“ getroffen worden sind. Bereits das Seeamt hatte die Ursache des Unfalls nicht in einer ungenügenden Befeuern des Fehmarnbeldes gefunden, sondern anerkannt, dass die vorhandenen Leuchtfeuer sichtbar und ausreichend waren. Das Oberseeamt ist dieser Auffassung ausdrücklich beigetreten. Es ist daher anzunehmen, dass das Oberseeamt bei seiner Empfehlung, es möchte an der Südküste Laalands ein wirksames Feuer errichtet und bei Puttgardener-Riff ein Feuerschiff ausgelegt werden, nicht von bestimmten ungünstigen Wahrnehmungen, sondern von allgemeinen Erwägungen ausgegangen ist, die noch einer bestimmten Begründung bedürfen.

Die Auslegung eines Feuerschiffes am Puttgardener-Riff erscheint übrigens nur desswillen bedenklich, weil die Lage des Schiffes so gefährdet sein würde, dass es bei ungünstigen Wetter- und Eisverhältnissen häufig und grade in einer Zeit zum Verlassen der Station gezwungen werden würde, in der seine Anwesenheit am meisten wünschenswerth erscheint.“

Hinsichtlich der Beleuchtung des Fehmarnsundes wird bemerkt, dass die Sichtbarkeit des Leuchtfeuers zu Staukkampbuk seinem Zweck entspricht, da die Einsegelung in eine derartig schmale Fahrwasserrinne, wie der Fehmarns und nur durch die jetzige Art der Beleuchtung — Flügel- und Staukkampbuk-Feuer in Linie — gesichert ist. Die Errichtung eines kleinen Feuers von ca. 5 Seemeilen Sichtweite auf Staberbuk erscheint dagegen zweckmässig und soll auf dessen Errichtung Bedacht genommen werden.

Angesichts der stetig wachsenden Anforderungen an die Schifffahrt und der stetig zunehmenden Frequenz im Fehmarn-Belt ist die Ablehnung dieser von den verschiedensten theiligten Seiten unterstützten Anträge sehr zu bedauern. Es wird der Achtsamkeit der nautischen Kreise bedürfen, um den Beweis zu erbringen, dass die Aufwendung von Mitteln für diese Verbesserung der Befeuern nothwendig ist.

II. Drahtlose Telegraphie. Da die Erfindung und Vervollkommenung der drahtlosen Telegraphie für die grössere Sicherheit der Seeschifffahrt, insbesondere für das Nachrichtenwesen sowie für die seit langer Zeit in nautischen Kreisen gewünschte Verbindung von Feuerschiffen mit dem Lande usw. von grossem Nutzen ist, so wurden hier auf meine Anregung im Juli d. J., durch Vermittlung der hiesigen Firma L. von Bremen & Co., seitens der Firma Siemens & Halske, Actiengesellschaft, derartige Versuche angestellt, über welche ich den Mitgliedern folgenden Bericht zur Kenntnissnahme mittheile:

„Die Versuche haben stattgefunden zwischen dem nach Korsör fahrenden Postdampfer „Prinz Sigismund“, welcher von der Firma Sartori & Berger für diesen Zweck zur Verfügung gestellt war, und einer in Laboe am Eingange des Kieler Hafens errichteten Landstation.“

Die Einrichtungen auf dem Dampfer waren die folgenden: Am Bug des Schiffes war ein 4 mm starker Broncedraht angebracht, welcher mittelst isolirender Blöcke über die Masten zum hinteren Theil des Schiffes an einen Isolator geführt wurde. Ungefähr in der Mitte der Länge dieses Drahtes war zwischen den Masten ein 14 m langes, 1 m breites Netz, aus 5 cm grossen Maschen bestehend, zu einem Cylinder aufgerollt und isolirt, aufgehängt. Der Inductor, die Funkenstrecke, der Empfänger und die sonstigen Zubehörtheile waren in einem Verschlag oben auf der Cajüte angeordnet, während der zugehörige chemische Unterbrecher an Schnüren hängend, in einer Cabine untergebracht war.

In Laboe wurde zum Zwecke der Versuche ein Mast aufgerichtet von 30 m Höhe. Die Apparate hatten in dem Zimmer eines nebenstehenden Hauses Aufnahme gefunden, die Endleitung war direct nach dem Wasser geführt.

Für die Versuche wurde auf dem Dampfer keinerlei Rücksicht genommen, so dass auch in den Stahlwanten keine Veränderungen, keine Isolatoren oder Sonstiges angebracht wurde. Die hierunter angegebenen Entfernungen sind wahrscheinlich nur annähernd richtig, da dieselben sich nur nach der Fahrzeit des Schiffes berechnen liessen.

Am ersten Tage der Versuche wurden Zeichen empfangen auf ca. 30 km Entfernung, das Schiff war Geber der Zeichen, die Station in Laboe Empfänger. Beim Auswechseln einiger Theile blieben die Zeichen zuweilen aus, auf 20 km kamen dieselben aber sicher ein. An verschiedenen Tagen waren auch die Entfernungen verschieden, im Maximum waren 45 km erreicht, wobei das Schiff Empfänger war und die Station in Laboe der Geber. Die geringsten Entfernungen waren 20 km, als Mittel sind ca. 30 km festgestellt worden. Die grösste zuverlässigste Entfernung wurde dann erreicht, wenn der Geber am Lande und der Empfänger der Zeichen auf dem Schiffe war. Die beste Wirkung wurde bei der mittleren Entfernung von 30 km erreicht, da dann die Apparate gut und exact arbeiteten. Witterungsverhältnisse haben im Allgemeinen keinen Einfluss auf die Zeichen, die Apparate arbeiten gleich gut bei Regen wie bei Sonnenschein. Dagegen hat der Rauch des Schiffes gelegentlich einen allerdings indirecten schädlichen Einfluss gezeigt, indem derselbe die Isolatoren schwärzte und sie leitend machte, dieses wurde dann durch Abreiben mit Oel verhütet.

Bemerkenswerth war noch, dass auf dem Schiffe die Stahlwanten die Wirkung in so weit beeinträchtigten, als in denselben durch das Gebernetz eine Inductionswirkung hervorgerufen wird, worunter die Wirkung der Funken leidet. Der Inductor gab offen 30 cm Funken mit den nöthigen Verbindungen, an der Funkenstrecke dagegen nur 2 cm, während unter normalen Verhältnissen die Funken wenigstens 10 cm hätten lang sein müssen.

Im Allgemeinen haben die Versuche vollauf bewiesen, dass telegraphische Verbindungen mit der drahtlosen

Telegraphie selbst unter diesen ungünstigen Verhältnissen auf gewisse Entfernungen mit Sicherheit zu unterhalten sind, sowohl von Schiff zu Schiff, als von Land zu Schiff und umgekehrt. Bei grösseren Entfernungen von über 30 km werden die Verhältnisse schwieriger, wenn auf dem Schiffe keinerlei Aenderungen oder sonstige Anordnungen vorgenommen werden, wie es bei diesen Versuchen der Fall war. Unter den vorhandenen Verhältnissen wirkte zum Theil die Luftpolarität recht störend.

Im Interesse der Schiffahrt liegt es, durch derartige Versuche diese Erfindung weiter auszubilden zu suchen; eine Verständigung der einzelnen Schiffe der Handelsmarine durch eine derartige Einrichtung mit anderen Schiffen sowie mit Stationen auf dem Lande würde von grossem Vortheil sein.

**III. Schiffsbibliotheken.** Um den Schiffsmannschaften Gelegenheit zu geben, ihre freie Zeit auf den Reisen durch nützliche Beschäftigung zu verbringen, ist angeregt worden, Schiffsbibliotheken einzurichten. Es ist von Interesse zu erfahren, ob derartige Einrichtungen bereits bestehen und in welcher Weise, sei es, dass den einzelnen Schiffen grössere Bibliotheken am Lande zur Verfügung stehen, in welchen die Bücher gewechselt werden können, sei es, dass den Schiffen selbst ein fester Bestand von Büchern gegeben werde. Die Mitglieder bitte ich, mir Mittheilung zu machen, ob in irgend einer dieser Richtungen Fürsorge getroffen ist, welche Bücher gestellt werden, welche Mittel hierfür aufgewendet sind usw., um hiernach weitere Mittheilungen bezw. Anregungen geben zu können.

**IV. Seemannsmission.** Vor dem Inspector der Seemannsmission, Herrn Pastor Junglaussen, wird dem Deutschen Nautischen Verein der Dank dafür ausgesprochen, dass von dem Herrn Reichskanzler die Bewilligung einer grösseren Summe für die Zwecke der Seemannsmission erbeten ist und zugleich die Mittheilung gemacht, dass in der Novembernummer der Blätter für Seemannsmission eine genaue Statistik über alle von der Seemannsmission verwalteten Seemannsheime, Lesezimmer etc. nach den Betriebsergebnissen des letzten Jahres veröffentlicht wird; diese Statistik soll den Mitgliedern des Deutschen Nautischen Vereins zugehen.

**V. Seemannsordnung.** Nach mir gewordenen Mittheilungen soll der Entwurf einer neuen Seemannsordnung bald dem Reichstage zugehen. Abweichungen der Vorlage von den Beschlüssen des Deutschen Nautischen Vereins werden den Mitgliedern mitgeteilt und, wenn erforderlich, zu weiteren Verhandlungen auf dem nächsten Vereinstage Gelegenheit geben.

**VI. Internationale Dampferlinien.** Die Beschlüsse der Commission, welche am 22. Juli hier zusammentrat, habe ich ausgeführt und die Direction der Seewarte um Material für die Beurtheilung dieser Frage gebeten. Sobald solches vorliegt, werde ich den Mitgliedern hiervon Kenntniss geben, damit eine Vorberatung für die Rücksprache darüber auf dem Vereinstage im Februar k. J. erfolgen kann.

**VII. Schulschiffe.** Die Frage der Errichtung von Schulschiffen ist bereits in verschiedenen Vereinen beraten. Da es sich hierbei nicht nur um die Erörterung allgemeiner, sondern auch localer Interessen handelt, so erscheint es notwendig, die Frage in den Einzelvereinen näher zu beraten. Etwaige Beschlüsse bitte ich mir zu übermitteln.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins.

Sartori.

## Schiffbau.

**Stapellauf.** Am 2. December lief auf der Werft von F. Schichau in Danzig der für Rechnung des Norddeutschen

Lloyd erbaute neue Doppelschraubendampfer »Grossee Kurfürst« glücklich vom Stapel. Die Hauptdimensionen des Dampfers sind: Länge über Deck: 177,4 m. Breite: 18,9 m und Tiefe 11,8 m. Bei einem Raumgehalt von 12 200 R.-T. besitzt das Schiff ein Displacement von 22 000 Tonnen und eine Tragfähigkeit von 12 000 Tonnen Schwergut. Der »Grossee Kurfürst« besitzt Einrichtungen für etwa 350 Passagiere 1. Classe und 150 Passagiere 2. Cajüte. In den beiden grossen Zwischendecken können bis zu 2500 Passagiere 3. Classe untergebracht werden. Die Laderäume, die etwa 15 000 cbm. enthalten und von denen 900 cbm. als Kühlräume zum Transport von kühl zu haltenden Gütern eingerichtet sind, werden durch 8 grosse Luken mit 4 hydraulischen Kränen und 11 grossen, besonders schnell arbeitenden Dampfwinden bedient. Die Sicherheitseinrichtungen dieses für die höchste Classe des Germanischen Lloyd erbauten Dampfers bestehen in einem von vorn bis hinten durchlaufenden wasserdichten Doppelboden, in Verbindung mit zwölf bis zum Oberdeck reichenden Querschotten und 22 grossen Rettungsbooten, die zum sofortigen Gebrauch bereit auf den Sonnendecks placirt sind. Die Maschinenanlage besteht aus zwei vierfachen Expansionsmaschinen von zusammen 8000 indicirten Pferdekraften. Die Cylinder-Durchmesser sind 702 mm, 1041 mm, 1498 mm, 2120 mm und der gemeinschaftliche Hub 1349 mm. Die Maschinen setzen zwei vierflügelige Bronceschrauben in Bewegung, welche bei etwa 90 Umdrehungen pro Minute dem Schiff eine Geschwindigkeit von mindestens 15 Knoten geben. Der für die Maschine erforderliche Dampf wird in 5 cylindrischen Doppelkesseln und 2 Einender-Kesseln mit natürlichem Zug, die in zwei Gruppen mit zwei Schornsteinen vereinigt sind, entwickelt. Die gesammte Heizfläche per Kessel beträgt 2420 qm und die Rostfläche in den 36 Feueren 65 qm, Kessel und Maschine sind für einen Dampfdruck von 14,8 kg pro qcm construirt.

**Probefahrt.** Am 1. December unternahm der für die Ostasiatische Comp. in Copenhagen von der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft erbaute Dampfer »Korea« seine Probefahrt, welche allen an die Leistungsfähigkeit des Schiffes und der Maschine gestellten Erwartungen voll entsprach. Nicht allein die Steuerfähigkeit des Schiffes war eine vorzügliche, auch die stipulirte Fahrgeschwindigkeit wurde voll erreicht. Die »Korea« ist ein erstklassiges Schiff, elegant in seiner Ausstattung und mit allen Bequemlichkeiten, welche ein moderner Passagierdampfer erfordert, versehen. Die Hauptabmessungen des Schiffes betragen: Grösste Länge 428'0"×49'8"×31'6". Das Schiff ist in Riga beheimatet, führt die russische Flagge und zum grössten Theil auch russische Besatzung. Zu bemerken ist noch, dass der Dampfer sowie die Besatzung nach russischem Brauch eingesegnet wurden, zu welchem Zweck einige russische Geistliche erschienen waren und in Amtstracht die rituelle Handlung vornahmen.

**Probefahrt.** Die Hamburg-Amerika-Linie hat einen Schlepper mit Petrolmotor in den Hafendienst gestellt, und ihn als vierten derselben Art, H.A.L. IV. genannt. Das Fahrzeug ist ebenso wie die früheren Boote auf der Werft von F. Lohm in Boizenburg gebaut und von Carl Meissner mit einem 10 Pferdekraft-Motor von Ph. Swiderski-Leipzig und einer umsteuerbaren Schraube Patent Meissner ausgerüstet worden. — Die Probefahrt ergab gemittelt 14 Kilometer Fahrgeschwindigkeit und 150 t Schleppleistung. Diese Nachbestellung nach einer dreijährigen Benutzung der anderen Schlepper in Westindien, ist ein Beweis für die Brauchbarkeit und Rentabilität der Boote.



## Vermischtes.

**Neue Schiffsvermessungsordnung.** Das Reichsamt des Innern hat Folgendes bekannt gemacht: Nach § 39 der Schiffsvermessungsordnung vom 1. März 1895 verlieren die vor dem 1. Januar 1890 ausgestellten deutschen Schiffsmessbriefe, soweit nicht durch Nr. 5 der Bekanntmachung vom 25. Juli 1898 für Ostasien eine Ausnahme nachgelassen ist, vom 1. Januar 1900 ab ihre Gültigkeit, auch sollen die gemäss § 17 Abs. 1 der Schiffsvermessungsordnung vom 20. Juni 1888 zum Gebrauch in fremden Häfen ausgefertigten Messbriefe vom gleichen Zeitpunkt ab in deutschen Häfen nicht mehr anerkannt werden. Die beteiligten Behörden und die Schiffahrtskreise werden von dem Reichsamt des Innern hierauf, die Schiffahrtskreise auch auf die daraus folgende Zweckmässigkeit einer Neuvermessung der nur im Besitze älterer Messbriefe befindlichen Schiffe noch besonders hingewiesen.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mitteilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 15.—30. November 1899 den Kaiser Wilhelm-Kanal 740 Schiffe, dar. 392 Dampfer (incl. Schlepper) und 348 Segler (incl. Leichter.) An der Durchfahrt beteiligten sich, nach Flaggen geordnet: 553 deutsche, 125 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 25 englische, 19 holländische und 18 russische bzw. russisch-finnische Schiffe.

**Seetelegramme.** Ueber die Souderart der »Seetelegramme«, jener telegraphischen Mittheilungen, die mit den Schiffen in See mittelst der an der Küste gelegenen Seetelegraphen gewechselt werden, bestehen folgende Bestimmungen: Die semaphorischen Telegramme sind entweder in deutscher Sprache oder in den Zeichen des allgemeinen Handelskodex abzufassen. Die letzteren entsprechen den 18 Konsonanten: B, C, D, F, G, H, J, K, L, M, N, P, Q, R, S, T, V, W. Keine Gruppe darf mehr als vier solcher Consonanten enthalten. Die dieser Art abgefassten Telegramme werden als chiffrierte Depeschen behandelt. Die von den Schiffen in den Zeichen des Handelskodex ankommenden Telegramme können — auf Verlangen — in dieser Fassung auf den Landlinien weitergegeben werden, anderenfalls überträgt sie die Seetelegraphenstation in die gewöhnliche Sprache. Seetelegramme nach fremden Ländern und Orten müssen entweder in der Sprache des Landes, in dem sie auf den Seetelegraphen übergehen oder in den Zeichen des Handelskodex geschrieben werden. Die Aufschrift aller Seetelegramme an Schiffe in See muss ausser der Adresse die amtliche Nummer und Nationalität des Bestimmungsschiffes enthalten. — Kommt das fragliche Schiff innerhalb 28 Tagen nicht in Sicht, so wird dem Absender des Telegramms durch Diensttelegramm hiervon Meldung gemacht; er kann die Bereithaltung für weitere 30 Tage beantragen. — Die Sondergebühr für Seetelegramme beträgt neben den allgemeinen Depeschengebühren 80 ¢ für jedes Telegramm. Diese Gebühr hat stets der Aufgeber oder Empfänger an Land zu entrichten.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 4. December. Als Mitglied wird Herr Rechtsanwalt Kumpel aufgenommen und ein Herr zur Aufnahme vorgeschlagen. Der erste Gegenstand der Tages-Ordnung, »Vorstandswahl«, findet theils durch Acclamation, theils durch Stimmzettelwahl seine Erledigung. Gewählt resp. wiedergewählt werden die Herren: Dir. Mathiesen, erster und Ober-Inspector

L. Meyer zweiter Vorsitzender, Dr. Antoine-Feill jun. erster, Redacteur Schroedter zweiter Schriftführer, Capt. Messtorff, Cassirer, Dr. Bolte, Capt. Schoof, Insp. Theile und Redacteur Schuhmacher Beisitzer. Zum zweiten Gegenstand der Tagesordnung »Apprenticewesen«, liegt folgender Antrag vor:

»Von der gegenwärtigen Bestimmung, dass zur Ablegung des Steuermanns-Examens eine als Vollmatrose auf Segelschiffen zurückgelegte Fahrzeit von 12 Monaten nothwendig ist, wird in Zukunft abgesehen; ev. soll denjenigen Aspiranten, die ihre Fahrzeit auf Dampfern zurückgelegt haben, nach Art des in England üblichen Verfahrens, ein Sonder-Certificat für Dampfer ertheilt werden.«

Den abwesenden Antragsteller unterstützen in wirksamer Weise verschiedene Mitglieder, indem sie für den Antrag eintreten und eine Ausbildung auf Dampfern als genügend erachten. Zur Bekräftigung der vertretenen Anschauung werden die in England mit dem Apprenticewesen gemachten Erfahrungen und das auf Dampfern erzielte günstige Resultat einer eingehenden Besprechung unterzogen. Andere Mitglieder glauben die Heranbildung zum Schiffsofficier wirksamer an Bord von Segelschiffen zu erzielen. Für diese Anschauung tritt ein anwesender Segelschiffsrheder ein, der bereits mit dem Apprenticesystem auf seinen Schiffen einige Erfahrungen gesammelt hat. Die jungen Leute, die für eine Reise von einjähriger Dauer fünfhundert Mark bezahlen, wohnen in besonderen von der übrigen Mannschaft abgegrenzten Räumlichkeiten; ihre Ausbildung ist rein seemannisch. Redner, der für die weitere Verbreitung dieses Probeversuches eintritt, findet ebenfalls mehrere Mitglieder, die seine Vorschläge unterstützen. Nachdem verschiedentlich betont ist, dass die Ablehnung resp. die Annahme des einen Antrages keineswegs diejenige des anderen bedingt, wird beschlossen, die weitere Berathung in nächster Sitzung fortzusetzen. Folgender von Herrn Oberinspector Meyer gestellter Antrag findet einstimmige Annahme:

»Der Nautische Verein zu Hamburg beschliesst: Herrn Geheimrath Sartori zu ersuchen, die Frage über das Apprenticewesen auf die Tagesordnung des nächsten Vereinstages des Deutschen Nautischen Verein zu setzen.«

Da der Verein vor Inkrafttreten des neuen bürgerlichen Gesetzbuches Rechtsfähigkeit erlangen muss, werden die Schriftführer beauftragt, die nöthigen Schritte vor Ablauf des Jahres einzuleiten.

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 6. December. Als Mitglieder werden aufgenommen: die Herren Capitäne Mildahn, D. »Venezia«, Horn, S. »Papos«, Schmidt, D. »Bethania«. Vom Verein »Weser« ist ein Brief eingegangen, in dem auf die seitens der preussischen Ministerien eingegangene Antwort betr. »Die Beförderung des Fehmarn Belt«, bemerkt wird: »Der Verein betrachte den Ministerialbescheid nicht als letzte Antwort, sondern er wünsche die Angelegenheit aufs Neue zur Sprache auf dem nächsten Verbandstage zu bringen.« Hierauf beschäftigt sich der Verein längere Zeit mit einer internen Angelegenheit, nach deren Erledigung zur Berathung über die »Schulschiffsfrage« geschritten wird. Ein Mitglied hielt ein kurzes, lediglich sachlich gehaltenes Referat, das bei der Stelle, die sich mit dem gegenwärtigen Personalmangel beschäftigt, mit der Bemerkung unterbrochen wurde: »Der Personalmangel werde durch höhere Heuern und bessere Behandlung nicht aber durch Schulschiffe aus der Welt geschafft.« Dieser Anschauung stimmten eine grosse Anzahl Mitglieder zu. Im Verlauf der weiteren Debatte wurde noch bemerkt, die Schulschiffsfrage ginge eigentlich den Verein überhaupt nichts an, wenn Personalmangel bestehe, so müssten die Rheder nicht die Schiffer für dessen Beseitigung Sorge tragen. Von einem Vorstandsmitgliede wird hierauf daran erinnert, dass es laut

§ 1 der Statuten nicht nur Pflicht des Vereins sei, die Interessen seiner Mitglieder zu wahren, sondern sich auch mit Fragen allgemeiner maritimer Natur zu beschäftigen. Redner hält aus dem angeführten Grunde eine Stellungnahme des Vereins zur Schulschiffsfrage für wünschenswerth. Diese Anregung findet genügende Unterstützung, sodass beschlossen wird, die Berathung in nächster Sitzung fortzusetzen. Der Antrag eines Mitgliedes, die Sitzungen vom 13. December bis zum ersten Mittwoch des neuen Jahres wegen des Weihnachtsfestes auszusetzen, findet einstimmige Unterstützung.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 30. November abgehaltenen sehr gut besuchten Versammlung, welche unter Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurden zunächst 5 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen waren zu bemerken: Schreiben von Mitgliedern aus Antwerpen, Rotterdam und hier. Verhandelt wurde dann über eine Erklärung des Herrn Capitänleutnant a. D. Wislicenus in der »Hilfe«, dahingehend, dass von den s. Zt. von diesem Herrn in seiner Broschüre »Schutz für unsere Seeleute« gerügten Mängeln einige eine bedeutende Besserung erfahren hätten. In der Versammlung wurde festgestellt, dass eine Besserung irgend welcher Art in den ersten drei Punkten der Erklärung nicht erfolgt sei. Wenn im vierten eine schwache Besserung dadurch zu constatiren sei, dass die Laternen von Schiffen durch die Seewarte gründlich geprüft wären, so müsse man doch in Betracht ziehen, dass die Ursache von Collisionen zum grössten Theile in anderen Dingen zu suchen seien, als wie gerade in schlechten oder unzweckmässig angebrachten Schiffslaternen; an diesen anderen Ursachen, namentlich an mangelhaftem Ausguck infolge von schwacher Bemannung oder Ueberanstrengung der Schiffsteute oder der Schiffsofficiere, sei nichts zum Besseren geändert worden. Es wurden dann noch einige Beispiele von Ueberladung und mangelhafter oder unzweckmässiger Einrichtung von Seeschiffen bekannt gegeben, sowie noch einige Fragen betr. Einrichtung von Schulschiffen erörtert. Nachdem dann noch auf die gemüthliche Zusammenkunft der Mitglieder am nächsten Sonntag aufmerksam gemacht ist, sowie einige Ersatzwahlen zum Verwaltungsrathe vorgenommen waren, wurde die Versammlung geschlossen.

#### Sprechsaal.\*) (Eingesandt.)

Der Verein Deutscher Steuerleute zu Hamburg-Altona hat meinen in No. 46 der »Hansa« veröffentlichten kurzen Aufsatz über »Schulschiffe« in seiner Sitzung vom 16. November einer Besprechung gewürdigt; seiner schliesslichen Ansicht über den Werth meiner Darlegungen aber, wie die erwähnte Zeitschrift und auch andere Blätter berichten, in einer Weise Ausdruck gegeben, wie es sich weder für einen ersten Kritiker geziemt, noch in der gebildeten Welt üblich ist. Es ist ja leider eine bekannte Erscheinung, dass der Gegner, wenn er keine sachlichen Gründe vorzubringen weiss, entweder grob oder persönlich wird. indessen ist eine solche Behandlung einer Streitfrage ihrer Lösung wenig förderlich, weil sie einen friedliebenden Gegner wohl zum Schweigen, aber nicht zu anderer Ansicht bringen kann. Da es sich hier aber nur um die Förderung einer guten Sache handelt, deren Entwicklung unserem deutschen Vaterlande durchaus nicht gleichgültig sein kann, so wäre es verdienstlicher gewesen, wenn der genannte Verein diejenigen der in meiner kleinen Arbeit dargelegten Anschauungen unter Angabe von Gründen gekennzeichnet hätte, die seine Mitglieder für unrichtig und nicht zeitgemäss halten. Dadurch würde er mich vielleicht von der Unausführbarkeit meiner Vorschläge überzeugen, jedenfalls aber in die angenehme Lage versetzt haben, meine Anschauungen über diese Sache zu rechtfertigen, was jedenfalls mehr zur Klärung der verschiedenen Meinungen beigetragen haben würde, als eine völlig ungerechtfertigte, persönliche Ausrufung, zu der ich dem Verein meines Wissens keine Veranlassung gegeben habe.

Herr Dr. Haus Wagner behauptete vor Kurzem anlässlich einer Pressfehde, dass man auch durch Angriffe für Jemand Reclame machen könne; sollte sich der Ausspruch auch bei dieser Gelegenheit insofern bewahrheiten, als der kleine Aufsatz dadurch weitere Verbreitung und ernste, objective Prüfung in Fachkreisen fände, so würde das der guten Sache nur zum Wohle gereichen, was eben mein eifrigster Wunsch ist.

Theodor Lünig, Königl. Navigationslehrer.

\*) Ohne Verbindlichkeit der Redaction.

## E. SCHLICK, Hamburg, Mönkedamm 14.

### Stopfbüchsenpackung aus Galvanischem Metallpapier. „System Endruweit“

D. R. P. No. 82664 und 97570.

#### Vorteile:

Vollkommene Dichtung — Gleichmässige, dem jeweiligen Dampfdruck entsprechende, Anspannung. — Weitestgehendes Vermeiden von Reibung und Kraftverlust. — Sicherheit gegen Beschädigung der Kolbenstangen. — Ersparniss an Schmiermaterial.

**Einzige Packung, die auch bei hoch überhitztem Dampf tadellos steht. — Billiger als Metallpackung.**

Bedarf niemals einer vollständigen Erneuerung. — Vorzüglich für Pumpen mit hohem Druck.

### Dynamobürsten „System Endruweit“,

aus verkohltem galvanischen Metallpapier D. R. P., die gleich den Stopfbüchsen-Packungen und Flanschendichtungen, elektrolytisch aus absolut reinem Kupfer und Nickel hergestellt werden, vereinigen durch die innige Verbindung dünner Kohlschichten mit chemisch reinen Metallplättchen die guten und vermeiden die schlechten Eigenschaften sowohl der Metall- als auch der Kohlebürsten.

Stromabnahme funkenlos.

Widerstand und Reibung minimal.

Collector wird spiegelblank polirt und absolut nicht angegriffen.

Verhüten als Ersatz von Kohlebürsten jeden Energieverlust.

Abnutzung gering.

Bedienung einfach.

Preise billig.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-Handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sillomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-Handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-Handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sillomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 50.

Hamburg, den 16. December.

XXXVI. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Soll das veraltete Rudercommando ins neue Jahrhundert hinübergeschleppt werden? — Der mathematische Unterricht in den Navigationschulen. (Schluss.) — Die Entwicklung des Schiffbaues. (Fortsetzung.) — Vermischtes. — Schiffbau. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Die Beschwerden deutscher Rheder und Seelente über eine mangelhafte Befeuerung der östlichen Einfahrt im Englischen Canal sind mannigfaltig und alt. Der Deutsche Nautische Verein sowie der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine bezw. deren Referenten, haben, gestützt auf einwandfreies Beschwerdematerial sowohl die Unzulänglichkeit des Feuers und Nebelsignals auf dem East Goodwin-Feuerschiff nachgewiesen, als nicht minder Klage über den jeglichen Mangel eines Seezeichens auf den Sandettie-Banken geführt. Wir haben in No. 40 der „Hansa“ die Antwort des englischen Trinity-House, auf die ihm durch unsere Regierung übermittelten Beschwerden genannter Vereine mitgeteilt:

„Die ‚Elder Brethren‘, hiess es, „wollen immerhin die Anregung der deutschen Regierung bei passender Gelegenheit in Erwägung ziehen, obwohl sie wissen, dass, wenn überhaupt die Errichtung eines Feuerschiffs in der Nachbarschaft (bei den East Goodwin-Bänken) wünschenswerth sei, die Bank von Sandettie, die der französischen Küste 5 Seemeilen näher als der englischen liegt, einer Markierung bedarf.“

Der französischen Regierung, an die sich unser Auswärtiges Amt gleichfalls gewendet hatte, war die Sache nicht einmal wichtig genug, um „bei passender Gelegenheit in Erwägung gezogen zu werden.“ Sie lehnte einfach ab, obgleich die Untiefe auf der Sandettie-Bank anerkanntermaassen eine grosse Gefahr für tiefgehende Schiffe ist. Herr Director Leist vom Norddeutschen Lloyd, als er den Antrag

des Herrn Oberinspector Meyer der Hamburg-Amerika-Linie „um Auslegung eines neuen, mit entsprechenden Licht- und Signal-Apparaten ausgestatteten Feuerschiffs auf den „South-Falls“ im Nautischen Vereinstag (Febr. 1898) unterstützte, sagte sehr richtig:

„Ich wollte nur erwähnen, dass Dampfer, die den Canal ansteuern, die auf East Goodwin lossteuern, gar nicht in der Lago sind, South-Falls zu vermeiden, oder es müsste schon sehr klares Wetter sein; an einer Stelle haben South-Falls nur 8,2 m Wassertiefe bei niedrigem Wasser. Also wenn Sergang ist, und unsere tiefgehenden Schiffe dorthin kommen, so müssen sie durchstossen; es haben auch verschiedene unserer Dampfer dort schon den Grund berührt, und deshalb ist es nothwendig, dass diese Stelle gekennzeichnet wird, sonst erleben wir noch einmal einen eclatanten Unglücksfall.“

Trotzdem blieb, wie gesagt, Alles beim Alten. Da tauchte kürzlich an der Wasserkante das Gerücht auf, unsere beiden grossen Rhedereien, Packetfahrt und Lloyd, hätten sich erboten, die Unterhaltungskosten eines Feuerschiffs auf der Sandettie-Bank zu übernehmen. Die Redaction, welche sich hierauf mit der Bitte an die Direction der Hamburg-Amerika-Linie wandte, ihr bei der grossen Wichtigkeit der Angelegenheit authentisches Material zur Verfügung stellen zu wollen, erhielt folgende mit besonderem Dank aufgenommene Antwort:

„Nachdem die im Interesse der Schnelldampfer und der übrigen, besonders tief gehenden Oeandampfer dringend erforderliche Auslegung eines Feuerschiffes an der bezeichneten Stelle, bezw. an den in der Nähe gelegenen South-Falls-Untiefen, sowohl von der englischen,



wie von der französischen Regierung abgelehnt worden war, haben wir uns in Gemeinschaft mit dem Lloyd an den Herrn Reichskanzler mit dem Antrage gewandt, die Herstellungskosten des Feuerschiffes auf Reichsfonds zu übernehmen, indem wir zugleich die Erklärung abgaben, dass die beiden Gesellschaften bereit seien, für die gesamten, recht beträchtlichen Unterhaltungskosten aufzukommen. Der Herr Reichskanzler ist auf diesen Antrag in dankenswerther Bereitwilligkeit eingegangen und hat die Einstellung der auf 200 000  $\mathcal{M}$  veranschlagten Baukosten des Feuerschiffes in den Reichs-Haushalts-Etat für 1900 veranlasst.

Selbst wenn man annehmen will, die Packetfahrt und der Lloyd dienen durch die geschilderte Handlungsweise lediglich ihren eigenen Interessen, selbst dann ist diesen Rhedereien der deutsche Seemann aus Gründen, die keiner näheren Erklärung bedürfen, zu besonderem Danke verpflichtet. Dass ausser dem Seemann auch alle Personen, die als Passagiere mit den Dampfern beider Gesellschaften fahren, ja dass vom national-öconomischen Standpunkt auch die deutsche Regierung das mit grossen Kosten verbundene Vorgehen der grossen Rhedereien freudig begrüessen werden, bedarf kaum noch besonderer Erwähnung. — Ein Feuerschiff mit schwarz-weiss-rother Flagge vor der Einfahrt eines Canals, dessen Böschung das englische und das französische Gestade darstellen, ist ein Gedanke, an dessen Möglichkeit gewiss weder das Trinity-House noch die französische Seebehörde gedacht haben, als sie die begründeten Beschwerden unserer Seeleute abschlugen. Wir sind überzeugt, die Führer deutscher Handelsschiffe werden, wenn erst ein deutsches Feuerschiff die gefährliche Untiefe auf der Sandettie-Bank markirt, es sich zur besonderen Ehre gereichen lassen, so oft sich Gelegenheit bietet, diesen Markstein vaterländischen Unternehmungsgeistes in gebührender Weise zu salutiren.

### **Soll das veraltete Rudercommando ins neue Jahrhundert hinübergeschleppt werden?**

Allem Anschein nach ja! wenn nicht noch zu guter Letzt die deutschen Seeleute und Rheder sich zu einem festen Entschluss und zur dann gewollten That aufraffen.

Die über diesen Gegenstand im Deutschen Nautischen Verein gepflogenen Verhandlungen haben zu keinem positiven Ergebniss geführt und man braucht nicht pessimistisch gestimmt zu sein, um starke Zweifel an einem durchgreifenden Erfolg der bei der Tagung dieses Vereins gefassten Beschlüsse zu hegen.

Die Thatfachen reden:

Im Jahre 1879 — also schon vor zwanzig Jahren — wurde bei dem genannten Vereinstage

folgender von Rostock eingebrachter Antrag angenommen:

I. »Der Deutsche Nautische Verein beantragt, die allgemeine Einführung des neuen gleichmässigen Rudercommandos, bei welchem die Commandos »Backbord« und »Steuerbord« diejenige Seite bezeichnen, nach welcher das Rad gedreht wird und der Kopf des Schiffes gehen soll, nicht aber die Stellung, welche der Pinne gegeben werden soll.

II. Der Deutsche Nautische Verein wolle dahin wirken, dass auf Anregung der deutschen Reichs-Regierung internationale Vereinbarungen aller schiffahrttreibenden Nationen dahin getroffen werden, dass nur das vorgeschlagene neue Steuercommando gebraucht werden darf.

Es wurde dabei dann auch noch der Zusatzantrag Stettin ebenfalls angenommen:

»Zwar Vereinbarungen mit England und anderen Seestaaten anzubahnen, mit der Einführung des neuen Rudercommandos deutscherseits jedoch unverweilt vorzugehen.«

Der Zusatzantrag Berlin: »Links« und »Rechts« für »Backbord« und »Steuerbord« zu setzen, wurde abgelehnt.

Der Erfolg dieses Beschlusses war gleich Null.

Zwölf Jahre später kam die Angelegenheit wieder auf einem ausserordentlichen zu diesem Zweck einberufenen Nautischen Vereinstage zur ausschliesslichen Verhandlung. Am 20. November 1891 wurde beschlossen, das von dem Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt Actiengesellschaft in ihrem Betriebe angeordnete Rudercommando »Rechts« und »Links« der gesamten deutschen Handelsmarine zur Annahme zu empfehlen.

Dieser Beschluss wurde angenommen, weil alle vertretenen Vereine — mit einer einzigen Ausnahme — für das Aufgeben des alten Rudercommandos waren.

In Folge dieses Beschlusses wurde denn auch von Einigen versucht, die gewünschten Commandos einzuführen; es musste dieser Versuch aber zum bei weiten grössten Theile wieder aufgegeben werden, weil er nicht allgemein stattfand. Nur die Postdampfer, die festes Personal haben und keine Lootsen brauchen, blieben bei dem eingeführten gewünschten Commando.

In der Erkenntniss der nothwendigen allgemeinen und gleichzeitigen Einführung eines neuen Rudercommandos stellte Kiel beim Vereinstage 1898 den Antrag:

»Den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, dem Reichstage baldmöglichst einen Gesetzentwurf zur Annahme vorzulegen, welcher — dem jetzigen unhaltbaren Zustande ein Ende machend — für die deutsche Gesamtmarine ein einheitliches Steuercommando bestimmt. Als solches ist das in

der deutschen Kriegsmarine seit dem 1. Januar 1880 in Kraft getretene, bewährte Rudercommando einzuführen. Die Commandoworte »Backbord« und »Steuerbord« bezeichnen dann in Zukunft überall die Richtung nach der der Kopf des Schiffes gedreht werden soll.

Für den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes ist ein möglichst naheliegender Tag zu wählen.

Der erste Theil dieses Antrages wurde nach längerer Debatte in folgender veränderter Form zur Abstimmung gebracht:

»Es erscheint richtig, ein einheitliches Rudercommando einzuführen, das die Richtung bezeichnet, nach der der Kopf des Schiffes gedreht werden soll.«

Für diesen so gefassten Antrag stimmten 11 Vereine, dagegen 13, er wurde also entgegen den früher gefassten Beschlüssen abgelehnt.

Dagegen stimmten auch die Vertreter der grossen Hamburger und Bremer Betriebe; obwohl sie (nach dem Sitzungs-Bericht) vorher in der Debatte für Aufgabe des alten und für die Einführung eines einheitlichen Rudercommandos gesprochen hatten. Dieser Widerspruch ist nur daraus zu erklären, dass die Hamburger und Bremer fürchteten, dass bei Annahme des Antrags das Marinecommando eingeführt werden und dies sie zur Aufgabe der dort eingeführten Commandos »Rechts« und »Links« zwingen würde.

Um diese Befürchtung zu beseitigen, wurde beim letzten Vereinstag, am 28. Februar d. Js., wiederum von Kiel der Antrag auf Abschaffung des alten Steuercommandos und Einführung eines neuen sinngemässen Commandos gestellt, das die Richtung nach der der Kopf zu drehen ist, bezeichnen soll.

Danach dürfte in Zukunft sowohl »Steuerbord« und »Backbord« (Marinecommando) wie »Rechts« und »Links« oder auch auf Segelschiffen »Anluven« und »Abhalten« zu befehlen sein.

Der zweite Theil des Antrages wünschte gesetzliche Einführung dieser Bestimmungen, damit die durchaus nothwendige gleichzeitige Aenderung eintrete.

Bevor zur Abstimmung über den ersten Theil des Antrags geschritten werden konnte, musste ein weitergehender, während der Debatte von dem Schifferverein Bremen eingebrachter Antrag erledigt werden.

Dieser lautete: »Der Deutsche Nautische Verein ersucht die Reichsregierung das einheitliche Rudercommando »rechts« und »links« bezw. »hart rechts« und »hart links«, im Sinne des Marinecommandos für die deutsche Handelsmarine obligatorisch einzuführen.«

Dieser Antrag wurde abgelehnt.

Darauf wurde ebenfalls abgelehnt auch der erste Theil des Antrages Kiel, so dass die Berathung und Abstimmung über den zweiten Theil desselben überflüssig wurde.

Was nun?! —

Wir haben jetzt also drei verschiedene, zum Theil entgegengesetzte Commandos für das Steuern der deutschen Schiffe.

Erstens: Das alte, auf die Lage der Pinne sich beziehende, seit mehr wie zwanzig Jahre von den berufenen Vertretern von Schiffahrt und Handel alssinnwidrig verworfene Rudercommando: »Steuerbord« oder »Backbord« wenn das Schiff nach der entgegengesetzten Richtung gedreht werden soll — bei dem grössten Theile unserer Handelsmarine im Gebrauch.

Zweitens: Dieselben Commandoworte für die ihnen entsprechenden Drehungen des Ruders und des Schiffes nach der im Commandowort genannten Richtung — das Marinecommando (auch schon auf einigen wenigen Handelsschiffen im Gebrauch.)

Drittens: Die Commandos »Rechts« und »Links« von einigen Dampfschiffsgesellschaften obligatorisch für alle ihre Schiffe eingeführt.

Infolge dieses Zustandes hat der angehende Seemann, nachdem er die Begriffe »Steuerbord« und »Backbord« sich zu eigen gemacht hat, in der Handelsmarine zuerst zu lernen, dass er auf diese Commandos das Ruder nach der entgegengesetzten Richtung legen soll. Dient er dann seine Zeit in der Kriegsmarine, so muss er lernen umgekehrt zu verfahren. Tritt er dann später wieder zur Handelsmarine zurück, so muss er wieder nach dem alten Commando oder einem neuen (»Rechts« und »Links«) steuern. Noch ungünstiger sind die sich als Reserve-Seeofficiere ausbildenden Steuerleute daran, da sie während der gesetzlichen Uebungen — also nur zeitweise — wieder das Marinecommando gebrauchen müssen.

Es ist nun schon traurig, dass deutsche Seeleute, wenn sie die Ausdrücke »Steuerbord« und »Backbord« als Rudercommandos berichtend gebrauchen, erst erklärend dazufügen müssen: Ob diese Worte als Marine- oder als Handelscommando in der entgegengesetzten Bedeutung verstanden werden sollen; schlimmer aber ist die natürliche Folge der verschiedenen von derselben Person zu verschiedenen Zeiten zu gebrauchenden Rudercommandos: »Erstens die leichte Möglichkeit eines Versprechens und die daraus folgende Abgabe eines falschen Rudercommandos, wie zweitens die Möglichkeit einer falschen Ausführung des richtig gegebenen Commandos durch die früher an das entgegengesetzte Commando gewöhnt gewesenen Personen.« Da dieses beides in Augenblicken

der Erregtheit z. B. bei drohenden Zusammenstößen, besonders leicht vorkommen kann, so ist es geradezu ein glückliches Wunder zu nennen, dass aus diesen Uebelständen nicht schon schwere Katastrophen hervorgegangen sind.

Im Referat zum Antrage Kiel sind im vorigen Jahre ein paar Fälle aus unserer Kriegsmarine erwähnt, wo drohendes, schweres Unglück nur mit knapper Noth vermieden wurde. Auch in der Kauffahrt wird es nicht an ähnlichen Gefahren gefehlt haben. In engen Fahrrinnen wie z. B. im Kaiser Wilhelm-Canal, wo ein Versehen beim Abgeben und Befolgen der Rudercommandos wegen Mangels an Raum schwer durch Gegenordre wieder aufgehoben werden kann, sind notorisch eine ganze Zahl von Festkommen der Schiffe durch den in Redo stehenden Uebelstand verursacht worden, drohende Collisionen wurden bis jetzt glücklicherweise noch durch rasches Eingreifen verhütet.

Dabei ist zu erwähnen, dass bei den Debatten um die Einheit des Rudercommandos als Hauptgrund dagegen angeführt wurde, dass die englischen Lootsen das alte Commando gebrauchten und sich nicht zu einer Aenderung desselben auf deutschen Schiffen bequemen würden. Dagegen ist zwar gleich von verschiedenen Seiten erklärt worden, dass diese Lootsen das doch thäten, wenn es gewünscht wird, doch kann diese Rücksicht überhaupt nicht schwer in die Wagschale fallen, wenn man daran denkt, dass unsere deutschen Lootsen schon seit zwanzig Jahren gezwungen sind, auf den deutschen Schiffen, je nachdem sie Kriegs- oder Handelsschiffe sind, die Rudercommandos bald in dem einen, bald in dem entgegengesetzten Sinne zu gebrauchen.

Unsere Lootsen stehen uns doch näher und diese würden die Abschaffung der verschiedenen Rudercommandos und die Einführung eines sinngemässen einheitlichen als einen grossen Segen betrachten.

Aus dem jetzigen unhaltbaren Zustande herauszukommen, kann durch Selbsthilfe oder Regierungshilfe geschehen.

Letztere wird für erstere eintreten müssen, wenn nicht bald eine Aenderung eintritt, denn die Regierung hat für die Sicherheit des Verkehrs und des Handels die notwendigen Schritte zu thun, wenn so viele Menschenleben und so grosse Werthe bei dem stetig steigenden Schiffahrtsbetriebe fort-dauernd gefährdet sind.

Will man aber keine Bevormundung durch die Reichsregierung, so muss durch die Betheiligten selbst Abhilfe baldigst geschaffen werden.

Und das ist nicht schwer! — Dazu bedarf es keiner Vorbereitungen und keiner Ausgaben, sondern nur eines energischen Entschlusses.

Die Erfahrungen der Kriegsmarine, wie die der Hamburger und Bremer Gesellschaften haben — wie oft betont wurde — gezeigt, dass die Einführung eines neuen sinngemässen Rudercommandos keinerlei Schwierigkeiten, noch viel weniger irgend welche Gefahr mit sich brachte und dass beide Betriebe um keinen Preis zu dem alten zurückkehren möchten.

Aber gleichzeitig muss das gewählte neue Commando, sei es nun »Rechts« und »Links« oder das Marinecommando »Steuerbord« und »Backbord«, eingeführt werden, sonst geht es nicht glatt.

Nun ist der erste Januar 1900 ein so gewichtiger Tag, der auch hierfür sehr gut geeignet scheint, dass sich Alle die hierüber zu bestimmen haben entschliessen sollten, strikte zu befehlen: Dass auf ihren Schiffen von diesem Tage ab — bei auswärts befindlichen Schiffen vom Tage des Eintreffens der Verfügung ab — das alte Rudercommando aufgegeben und nur noch sinngemäss der gewünschten Drehung des Schiffes entsprechend, »Rechts« und »Links« oder »Steuerbord« und »Backbord« commandirt wird.

Die seit nunmehr über zwanzig Jahre den Nautischen Verein beschäftigende Frage ist dann im Sinne der alten Beschlüsse endlich gelöst und braucht nicht wieder aufs Tapet gebracht zu werden und das zwanzigste Jahrhundert sieht auch hierin Deutschland einig.

Selbst ist der Mann! —

Aschenborn,  
Crontre-Admiral z. D.

## Der mathematische Unterricht in den Navigationsschulen.

(Dr. O. Fulst, Oberlehrer an der Seefahrtsschule zu Bremen.)

(Schluss.)

### Stereometrie.

Dass die Beweise in der Stereometrie noch mehr in den Hintergrund treten müssen als in der Planimetrie, versteht sich nach dem früher gesagten von selbst, da hier zu den in dem Beweise selbst liegenden Schwierigkeiten eine weitere durch die perspectivische Zeichnung hinzukommt. Es scheint auch allgemein anerkannt zu werden, dass man nach dieser Richtung hin keine grosse Anforderungen an den Schüler stellen darf. Wenigstens scheint dies aus dem Umstande hervorzugehen, dass man in den vor einigen Jahren zusammengestellten Stereometrieaufgaben für die Steuermannsprüfung auf jeden Beweis verzichtet hat. Es scheint somit die Annahme gerechtfertigt zu sein, dass man auch fernerhin und zwar nicht nur in der Steuermannsprüfung sondern auch in der Schifferprüfung darauf verzichten werde.



Auch im Unterricht wird man gut thun, das Hauptgewicht nicht auf die Beweise zu legen, sondern auf die so nothwendige Uebung in der Raumanschauung. Man kann dies um so ruhiger thun, als die meisten der für die Schüler wichtigen Sätze — und es sind deren überhaupt nur wenige — zu denen gehören, die so klar und einleuchtend sind, dass sie eigentlich eines Beweises gar nicht bedürfen. Man wird daher für den Unterricht in der eigentlichen räumlichen Geometrie (mit Ausschluss der Körperberechnung) keiner sehr langen Zeit bedürfen, zumal da fast der ganze Unterricht in der mathematischen Geographie als eine fortgesetzte Uebung in der stereometrischen Anschauung betrachtet werden kann.

Es ist daher gewiss auch richtig, wenn man wie bisher die schriftliche Prüfung in der Stereometrie hauptsächlich zu einer Prüfung in der Körperberechnung macht. Dadurch wird diesem Gegenstande, der sonst mit dem nautischen Unterrichtsstoff keinerlei Berührungspunkte hat und deshalb leicht beim Unterricht vernachlässigt werden könnte, eine gebührende Beachtung gesichert.

Man muss sich aber klar darüber werden, dass die Flächen- und Körperberechnung kein theoretisches, sondern nur ein praktisches Interesse für den Seemann hat. Das Ziel dieses Unterrichts ist nach meiner Ansicht nur, den Schüler soweit zu bringen, dass er die an Bord vorkommenden Berechnungen von Flächen und Körpern auszuführen versteht. Die Anforderungen der Praxis müssen also allein für den Umfang des Unterrichts und für die Anforderungen in der Prüfung maassgebend sein. Man wird also die Berechnung fünfseitiger und zehnsseitiger Prismen von vornherein als überflüssig bezeichnen müssen. Es scheint mir aber auch fraglich, ob die Berechnung sechsseitiger und dreiseitiger Prismen von irgend welcher praktischer Bedeutung ist. Mir scheint das vorläufig nicht der Fall zu sein. Jedenfalls würde ich es aber, wenn mir ein dreiseitiges Prisma zur Berechnung vorgelegt würde, vorziehen, nicht die drei Grundkanten, sondern eine Seite und die zugehörige Höhe der Grundfläche zu messen und zur Berechnung des körperlichen Inhalts zu benutzen. Nach meinem Dafürhalten würde es also für den praktischen Bedarf genügen, wenn nur die Lösung dieser Aufgabe verlangt würde. Ähnliches gilt von der Berechnung dreieckiger Segel, so dass man die Berechnung des Inhalts eines Dreiecks aus den drei Seiten ganz entbehren könnte, umso mehr, da diese Aufgabe doch gewiss keinen grossen bildenden Werth besitzt.

### Trigonometrie.

Der für den nautischen Unterricht wichtigste Theil der ebenen Trigonometrie ist die Berechnung rechtwinkliger Dreiecke, weshalb beim Unterricht auf dieses Capitel ganz besonderer Werth zu

legen ist. Die rechtwinklige Trigonometrie muss der Schüler vollständig beherrschen; er muss nicht allein ein volles Verständniss für die Grundlagen der Trigonometrie haben, sondern muss sich auch eine grosse Gewandheit in der Aufstellung und der Berechnung der einfachen Formeln zur Bestimmung der fehlenden Stücke eines rechtwinkligen Dreiecks erwerben. Bei diesem Capitel darf mit der Zeit nicht geizt werden, denn es ist die Grundlage für jeden späteren Unterricht.

Aber auch die Berechnung schiefwinkliger Dreiecke ist sehr wichtig; allerdings nicht unmittelbar, denn in der eigentlichen Nautik wird man äusserst selten vor die Nothwendigkeit gestellt sein, ein schiefwinkliges Dreieck trigonometrisch berechnen zu müssen. Aber als Vorübung für die späteren nautisch-astronomischen Berechnungen ist die schiefwinklige Trigonometrie von unersetzlichem Werth, weshalb der Unterricht in diesem Fache als unentbehrlich bezeichnet werden kann.

Man sollte meinen, dass der Unterricht in der sphärischen Trigonometrie in den Navigationsschulen von noch grösserer Bedeutung wäre als der in der ebenen, doch ist dies nur in beschränktem Maasse der Fall. Es ist ja zunächst ohne weiteres klar, dass man ohne alle Kenntniss der sphärischen Trigonometrie ein Verständniss der nautischen Astronomie nicht erreichen kann. Dass zu diesem Verständniss aber nicht die Kenntniss der gesammten sphärischen Trigonometrie, sondern nur eines ganz kleinen Theiles derselben nothwendig ist, ist ebenso klar. So wird ja in einer ganzen Reihe von Schulen in der Steuermannsclasse ein Unterricht in der sphärischen Trigonometrie gar nicht ertheilt, aber deshalb schwebt der Unterricht in der nautisch-astronomischen Ortsbestimmung keineswegs in der Luft. Haben die Schüler ein Verständniss der beiden Grundformeln der sphärischen Trigonometrie erworben, so leitet man einfach jede Formel der nautischen Astronomie einzeln aus diesen Grundformeln ab. Ein Bedürfniss nach einem Unterricht in der sphärischen Trigonometrie ist bei dieser Art des Unterrichts nie vorhanden gewesen, ein sicherer Beweis, dass die sphärische Trigonometrie als besonderes Fach entbehrlich ist. —

Damit soll aber nicht gesagt sein, dass dieser Unterricht werthlos wäre. Im Gegentheil, es ist ganz zweifellos, dass die in diesem Unterricht erworbenen Kenntnisse für einen grossen Theil der Schüler und zwar hauptsächlich für die begabteren, recht werthvoll sind. Das Verständniss der astronomischen Nautik wird dadurch erleichtert und vertieft. Darum dürfte die auf die sphärische Trigonometrie verwandte Zeit immerhin fruchtbringend sein. Ich bin indessen entschieden der Ansicht, dass man in der Steuermannsclasse, in der

so viele neue Dinge auf den Schüler einströmen, dass er Schwierigkeit findet, Ordnung dazwischen zu halten, von einer eingehenden Behandlung dieses Gegenstandes absehen und den Unterricht darin in die Schifferklasse verlegen sollte. Bei dem jetzigen System bietet ja der Unterricht in der Schifferklasse gegenüber dem Unterricht in der Steuermannsclassen so wenig Neues, dass jedes neue Fach für Lehrer und Schüler eine Freude sein muss.

Zum Schluss sei es mir gestattet, auf die Frage einzugehen, ob in der Schifferklasse höhere Anforderungen zu stellen sind als in der Steuermannsclassen. Abgesehen von der sphärischen Trigonometrie, über die ich soeben meine Meinung geäußert habe, muss ich diese Frage entschieden verneinen. Alles was oben hervorgehoben ist, gehört unbedingt schon in die Steuermannsclassen. Mehr ist aber überhaupt für die Vorbildung des Schiffsofficiers nicht nöthig, so dass es in der Schifferclassen genügt, die Kenntnisse in der Mathematik wieder aufzufrischen.

Bei unsern erstaunlich kurzen Schiffercursen ist keine Zeit für eine weitere Ausdehnung des mathematischen Unterrichts. Die wenigen Wochen genügen kaum zu einem gründlichen Unterricht in der Nautik. Das wird besonders in Zukunft augenfällig werden, wenn die Deviation eingehender als bisher zum Gegenstand des Unterrichts gemacht wird. Will man in diesem Fache gutes Verständniss bei den Schülern erzielen, so wird man den Unterricht nicht in einigen Tagen erledigen können. Es gehören viele Wochen dazu; mehr gewiss als der später in Wegfall kommende Unterricht bisher beansprucht hat.

Man lege sich in der Mathematik eine weise Beschränkung auf; man erschwere die an sich vielen schon so schwer verständliche Mathematik nicht noch durch unnützes Beiwerk, dann werden wir dahin gelangen, dass sich der Navigationsschüler wirkliche Kenntnisse in der Mathematik erwirbt und dass er, mit solchen Kenntnissen ausgerüstet, tiefer in das Wesen der Nautik eindringt als bisher. Wir werden keine Verflachung, wir werden eine Vertiefung des Unterrichts erzielen!

## Die Entwicklung des Schiffbaues.

(Fortsetzung.)

Diese ausserordentlichen Erfolge der amerikanischen Schiffe mussten für die den Seehandel betreibenden Staaten Europas den Impuls geben, ebenfalls eine vollständige Umwälzung in dem Bau der bis dahin bei ihnen gebräuchlichen Schiffe herbeizuführen. Es galten die Klipper nun als ein neuer Typ, nach welchem alle grösseren Schiffe, wenn auch in etwas kleineren Verhältnissen als die vorhin genannten, in bedeutender

Anzahl hergestellt wurden und welche ebenfalls durch ihre erfolgreichen Reisen alsbald eine neue Aera für die Segelschiffahrt schufen.

Unter diesen Schiffen zeichnete sich der auf der J. C. Godeffroy & Sohn gehörenden, bei Hamburg belegenen Werft im Jahre 1855 erbaute Klipper »La Rochelle« von annähernd 1000 R.-T. als eines der schönsten besonders aus. Es mag hierbei noch erwähnt werden, dass dies das letzte Schiff, zu welchem das Holz als Baumaterial in Verwendung kam, war, welches daselbst vom Stapel gelassen wurde.

Alle diese Art Schiffe wurden ausschliesslich noch aus Holz erbaut, und da sie sich wegen ihrer grösseren Länge in Verbindung mit der bedeutenden Schärfe an ihren Endtheilen (also auch wegen der daraus resultirenden höchst ungleichen Unterstützung vom Wasser) in kürzerer Zeit mehr durchbiegen mussten als frühere Schiffstypen, so konnten sie aus diesem Grunde nur eine verhältnissmässig geringe Dauerhaftigkeit besitzen. Sie waren gleichsam das letzte Aufblühen vor völligem Erlöschen dieser nur kurzen Glanzperiode der Schiffbaukunst. Denn da zu der Zeit auch der Maschinenbau bereits zu einer gewissen Bedeutung gelangt war, so begann nun ebenfalls bei den an der Schiffahrt Betheiligten das Bestreben rege zu werden, die Reisedauer der Schiffe nicht mehr allein von der Gunst des Windes abhängig sein zu lassen, sondern den Dampf als zuverlässigere Triebkraft für die Fortbewegung derselben dienstbar zu machen.

Obgleich schon zu Anfang des vorigen Jahrhunderts Versuche gemacht worden sind, ein Schiff mittelst Dampfkraft fortzubewegen, wozu als Motor ein schaufelartig gebildetes Rad diente, welches am Hinterende angebracht war, so konnten wegen der Unvollkommenheit des ganzen Apparats doch keine practisch brauchbaren Erfolge damit erzielt werden. Erst durch zweckmässige Verbesserungen, welche James Watt im Jahre 1781 an der Maschine einfuhrte, indem er die geradlinige Bewegung des Kolbens durch anderweitige Verbindung ihrer Theile in eine gleichmässige rotirende Kurbelbewegung umsetzte, gelang es bei den Versuchen mit einem allerdings nur kleinen Fahrzeuge von kaum 18,30 m Länge, dessen Räder an den Seiten angebracht waren, günstigere Resultate zu erreichen.

Nunmehr wurden weitere Versuche in kurzer Reihenfolge aufeinander mit grösseren Schiffen sowie mit kräftigeren Maschinen unternommen, worauf man dann, ermuntert durch die sich immer steigenden, für damalige Zeit wichtigen Erfolge, in umfangreicherem Maasse sowohl in England als auch in Nordamerika mit dem Bau von Dampfschiffen begann. Allerdings waren diese zunächst nur für die Flussschiffahrt bestimmt und hatten noch einen platten Boden, allein es konnte bei den sich immer mehr besser gestaltenden Resultaten doch nicht lange mehr dauern, bis man bei den Schiffen andere Formen und grössere Dimensionen anwendete, um dieselben auch für die Seeschiffahrt geeignet zu machen.

Unter diesen Schiffen ist besonders der von Fulton in New-York erbaute Dampfer »Savannah« bemerkenswerth, indem mit demselben gleich nach seiner Vollenendung am 25. Mai 1818 die erste Fahrt von Nordamerika nach Europa unternommen wurde, welche Reise bis nach Liverpool theils unter Dampf, grösstentheils aber unter Segel in 35 Tagen zurückgelegt wurde. Der Dampfer hatte eine Länge von 30,5 m, eine Breite von 7,93 m, und, wenn voll beladen, einen Tiefgang von 4,27 m, sowie 300 Tons Raumgehalt. Er war schon ganz nach Art der Seeschiffe construirt und mit drei Masten versehen.

Auch die nach diesem ersten Versuch für die Seeschiffahrt in Europa gebauten Dampfer hatten immer noch eine nur bescheidene Grösse, denn die Ausdehnung ihrer Länge überstieg während eines nicht unbeträchtlichen Zeitraumes kaum 40 m.

Für das Verhältniss der Dimensionen zu einander war anfänglich dasjenige, was sich bis dahin für die Segelschiffe als zweckmässig erwiesen hatte, auch für die Dampfschiffe maassgebend; jedoch zeigte es sich bald, dass diese in weit veränderter Weise zusammengestellt werden mussten. Besonders war es erforderlich, die Länge der Schiffe ungleich mehr als früher auszudehnen, ohne die Breite zu vergrössern, um so ausser für den Raum, welchen Maschine, Kessel und Kohlen in Anspruch nahmen, auch noch eine genügende Grösse für Ladungs-, Cajüten- und Mannschaftsräume übrig zu behalten, da die für die beiden letzteren bei den jetzigen Dampfern auf Deck vorhandenen Aufbauten zu jener Zeit noch nicht gebräuchlich waren.

Die durch Dampfschiffe betriebenen Fahrten breiteten sich nun mehr und mehr aus, zunächst in England und Schottland, und wenn dort anfänglich auch nur solche vereinzelt zwischen den inländischen Häfen, zu welchen man bis dahin schnelle Segelschiffe, die sogenannten »Trader«, verwendet hatte, unternommen wurden, so wurden letztere doch bald durch Dampfschiffe mit regelmässigen Packetfahrten verdrängt, wie im Jahre 1821 zwischen Holyhead und Dublin. Im Jahre 1830 wurden solche Fahrten schon bis zum Mittelmeere und 1838 weiter bis nach Nordamerika ausgedehnt.

Auch in Deutschland blieben diese Veränderungen in der Schifffahrt nicht lange unbekannt. Im Jahre 1816 erschien bereits das erste Dampfschiff, die »Lady of the Lake«, auf der Elbe, und 1817 kam ein anderes Dampfschiff, die »Caledonia«, von der Themse auf der Schelde an. Es fuhr von Rotterdam weiter den Rhein aufwärts bis Coblenz, konnte aber von hier aus seines Tiefganges von 1,37 m und des derzeitigen niedrigen Wasserstandes wegen nicht weiter flussaufwärts gelangen. Im Jahre 1818 wurde eine regelmässige Dampfschiffahrt zwischen Hamburg und Berlin errichtet, die aber nicht lange bestand, und im Jahre 1819 die erste sogenannte Dampffähre zwischen Hamburg und Harburg begründet. Das für diesen Zweck in Verwendung gekommene Dampfschiff hatte nur ein Rad und muss auch nur eine geringe Geschwindigkeit besessen haben, da es für die Fahrt zwischen beiden Plätzen durch den Köhlbrand, eine Strecke von 10 $\frac{1}{2}$  km Länge, oftmals 3 bis 4 Stunden bedurfte.

Das bisher über die Dampfschiffe Erwähnte bezieht sich ausschliesslich auf Räderboote, doch waren auch gleichzeitig mit den ersten gelungenen Anfängen der letzteren Versuche gemacht, anstatt der Räder das System der archimedischen Schraube als Motor in Anwendung zu bringen. Da die Unternehmungen hiermit sich jedoch, der Beschaffenheit der Sache angemessen, viel schwieriger gestalteten, ehe man einen brauchbaren Propeller zu schaffen vermochte, bedurfte die Einführung solcher Dampfschiffe auch einer viel längeren Zeitdauer.

Obwohl der österreichische Ingenieur Joseph Ressel im Jahre 1829 mit dem Schiffe »Civeta« auf der Rhede von Triest schon günstige Erfolge mit der Schraube erzielt hatte, so müssen dennoch nicht zu unterschätzende Mängel daran vorgelegen haben (vielleicht ist auch bei den sonst noch daran Theilhabenden kein genügendes Interesse für die Sache vorhanden gewesen), denn weitere Versuchsfahrten mit dem Schiffe sind nicht gemacht worden. Dagegen gelang es dem Engländer Smith und dem Schweden Ericson 1836, etwas günstigere Resultate mit der Schraube zu erreichen, welche aber erst im Jahre 1840 durch Smith allein mit dem kleinen Dampfer »Archimedes« von 232 Tons und 80 Pferdekraft zu zufriedenstellenden Erfolgen führte. Wenn es sich auch durch weiter nachfolgende Verbesserungen, welche an der Schraube gemacht wurden, bald zeigte, dass die Schraube in vielen Beziehungen den Schaufelrädern der Schiffe der Kriegs- wie Handelsmarine weit überlegen war, so kam sie doch erst in der Mitte der vierziger Jahre mehr zur allgemeinen Anwendung.

(Fortsetzung folgt.)

## Vermischtes.

**Schiffsverluste.** Nach der von Lloyds soeben veröffentlichten Zusammenstellung über die Schiffsverluste im zweiten Quartal des Jahres 1890 beziffert sich der Gesamtverlust an Seglern und Dampfern über 100 Brutto R.-T. auf 143 Schiffe mit zusammen 118744 T. Von diesen waren 51 Dampfer mit 43203 Netto- und 67553 Brutto-R.-T. und 92 Segler mit 51191 T. Von den 51 Dampfern waren 14 mit 25215 Brutto-R.-T. in Grossbritannien und 5 mit 5466 T. in den englischen Colonien boheimathet. Amerikaner waren 6 mit 6635 T.; Dänen 2 mit 4693 T.; Holländer 1 mit 1310 T.; Franzosen 4 mit 4198 T.; Deutsche 3 mit 3226 T.; Italiener 3 mit 5990 Tons; Norweger 3 mit 4523 T.; Russen 4 mit 2039 T.; Spanier drei mit 3087 T.; Schweden 1 mit 176 T.; Dampfer anderer europäischer Länder 1 mit 645 T. und aus Central- oder Süd-Amerika 1 mit 341 T. Der Procentsatz der Verluste im Verhältniss zu der Gesamtzahl der Dampfer resp. deren Gesamt-Brutto-Raumgehalt stellt sich bei England auf 0,20 resp. 0,23%, bei den englischen Colonien auf 0,55 resp. 0,86%, bei Nord-Amerika auf 0,99 resp. 0,87%, bei Dänemark auf 0,56 resp. 1,16%, bei Holland auf 0,38 resp. 0,34%, bei Frankreich auf 0,63 resp. 0,42%, bei Deutschland auf 0,26 resp. 0,17%, bei Italien auf 1,06 resp. 1,35%, bei Norwegen auf 0,39 resp. 0,61%, bei Russland auf 0,88 resp. 0,52%, bei Spanien auf 0,68 resp. 0,57%, und bei Schweden auf 0,16 resp. 0,05%. Betrachtet man das Material, aus dem die 51 verlorenen Dampfer erbaut waren, so ergibt sich, dass bei 7 mit 13025 T. Stahl und bei 35 mit 49536 T. Eisen zur Verwendung kam, während 9 mit 4992 T. aus Holz oder als Compositionsschiffe erbaut waren. Die Ursachen, die den Verlust der Dampfer herbeiführten, sind folgende: 15 mit 18996 T. wurden abgebrochen oder condemnirt, 2 mit 2813 T. sind verbrannt und 6 mit 4884 T. sind gesunken. Durch Collision sind 4 Dampfer mit 7141 T. verloren gegangen, 2 mit 5759 T. sind verschollen und 21 mit 25956 T. gingen durch Strandung, Aufstossen auf Grund usw. verloren und auf sonstige Art ging 1 mit 2004 T. verloren.

**Amerikanische Kohlen für Dänemark.** Aus New-York kommt die Nachricht von der Bildung eines Syndicats, das beabsichtigt, wöchentlich zwei Dampferladungen Kohlen nach Dänemark zu verschiffen. Die Rückladung soll aus Kreide für die Cementfabrikation bestehen. An dem Unternehmen ist die Firma Petersen, Tals & Co. in Copenhagen theilhaft, die im nächsten Jahre auch eine neue Dampferlinie zwischen Canada und Europa ins Leben rufen will. Die Linie, auf der 8000-Tons-Dampfer Verwendung finden werden, soll als Endhafen im Sommer Montreal, im Winter Halifax haben und nach einem englischen Hafen gehen.

## Schiffbau.

**Stapellauf.** Auf der »Neptunwerft«, Rostock, lief am 10. December ein für die Rhoderei von H. C. Horn erbauter Stahlfrachtdampfer vom Stapel. In der von Herrn Henry Horn, Schleswig vollzogenen Taufe erhielt der Dampfer den Namen »Frida Horn«. Dimensionen 302×41×18,9, Tragfähigkeit 3300 Tons; der Dampfer, der beim Germanischen Lloyd classificirt ist, wird mit einer dreifachen Expansionsmaschine von 850 P.S. ausgerüstet werden. Fahrgeschwindigkeit 10 Knoten. Cylinderabmessungen 530×900×1400 mm, Gesamthub 900 mm. Die Ablieferung des neuen Dampfers wird in etwa 4 Wochen erfolgen.



## Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (November).

Gattung	Dimension	Tonnage	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classifica- tions-Ges.
a. deutsche Werften.						
FD.	252×37×22	—	Norddeutscher Lloyd	Rickmer's Reismühlen A.-G. Bremerh.	Shantung	L
"	77.6 m Länge	2000 T.	Stenzel & Rolke, Stettin	Oderwerke Stettin	Rhenania	G
"	148×26×10'9"	500	Deutsche Ostafrika-Linie	J.C. Tecklenborg A.-G., Geestemünde	Adjutant	"
"	244×26×19'3"	2100 "	A. Kirsten, Hamburg	Henry Koch, Lübeck	Bianca	G
Kr.	120m×15.6m×7.33m	8868 Dpl.	Kaiserl. Reichsmarine	Germania-Werft, Kiel	Nymphe	"
PD.	78' Länge	—	A. C. Hansen, Wellingdorf	Howaldtswerke, Kiel	Heinrich	G
"	98×21×9'10"	—	Neue Dampfer-Co., Kiel	"	Podbielski	"
"	78m 10.8m 4.9m	1200R.-T.	Norddeutscher Lloyd	A.-G. „Weser“, Bremen	Deli	"
"	422×48×33	7000 T.	Hamburg-Südamerikanische D.-G.	Reiherstieg-Schiffswerft, Hamburg	Cap Frio	"
RPD.	500×60×38	8000 "	Hamburg-Amerika-Linie	„Vulcan“, Stettin	Hamburg	"
b. englische Werften.						
FD.	336×47×24'10"	—	Wm. Brown, Atkinson & Co., Hull	Wm. Gray & Co., West-Hartlepool	Kilnsea	L
Kr.	400×75×25'3"	15000 Dpl.	Britische Regierung	Kriegswerft, Chatham	Venerable	"
FD.	345×46×27'2"	—	Stag Line, North Shields	Tyne Iron Shib. Co., Wellington	Begonia	L
"	346×48×34'9"	—	A. C. de Freitas & Co., Hamburg	Swan & Hunter, Newcastle	Dacia	GL
TD.	365×49'6×30'5"	6000 T.	Lane & M'Andrew, London	J. Laing & Sons, Sunderland	Caucasian	L
FD.	320×47'5×24'9"	—	John H. Barry & Co., Whitby	J. L. Thompson & Sons, Sunderland	John H. Barry	"
"	350×43×28'6"	—	Turnbull, Scott & Co., London	Turnbull & Son, Whitby	Southgate	"
"	435×54×40	—	New Zealand S. C., London	R. & W. Hawthorn, Leslie & Co., Hebburn	Whakatane	"
"	—	10000 d.w.	Deutsche D.-Ges. „Hansa“, Bremen	Wigham, Richardson & Co., Newcastle	Drachenfels	G
"	325×48×24'3"	5200 d.w.	Furness, Withy & Co., W.-Hartlepool	Ropner & Son, Stockton	Eduard Barg	L
"	400, Länge	12900 d.w.	Norddeutscher Lloyd	Furness, Withy & Co., Middleton	Freiburg	"
"	312×43×22'3"	—	Redereiaktien Ges., Helsingborg	Wm. Gray & Co., West-Hartlepool	Helsingborg	N
"	351×48×28'5"	3850 gr.T.	Radcliffe & Co., Cardiff	Richardson, Duck & Co., Stockton	Llanover	L
"	404×50×28'6"	—	W. H. Müller & Co., Rotterdam	Doxford & Sons, Sunderland	Skandia	L
"	—	1146 gr.T.	Fenwick, Stobart & Co.	Eine Sunderland-Firma	Brenda	B
"	264×36×18	2300 d.w.	Johns. Bull, Tonsberg	Wood, Skinner & Co., Newcastle	Daphne	"
TD.	350×51×27	6200 d.w.	M. Jebsen, Hamburg	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Eva	N
FD.	274×35×23'8"	—	A. C. de Freitas & Co., Hamburg	Craig, Taylor & Co., Thornaby	Macedonia	LG
"	382×48×36'6"	—	Manchester Liners	Irvine's Shipb. & Dry C. Co., Hartlep.	Manchester Shipper	"
"	371×36'3×28'2"	—	Lancashire S. S. Co., Liverpool	Wm. Pickersgill & Sons, Sunderland	Penrith Castle	L
FsD.	101×20×10'6"	—	R. Hastie, N.-Shields	Eltringham & Co., S. Shields	St. Gothard	"
TD.	410×52×33'6"	8450 d.w.	M. Samuel & Co., London	Armstrong, Whitworth & Co., Newc.	Strombus	"
FD.	—	4240 gr.T.	Rankine, Gilmour & Co., Liverpool	Eine Wallsend-Firma	St. Dunstan	"
c. schottische Werften.						
FD.	235×34'6×18'9"	2000 d.w.	T. B. Stott, Liverpool	R. Duncan & Co., Port Glasgow	Unbekannt	L
"	185×29×14	—	Eine Londoner Firma	Taylor J Mitchell, Greenock	Grecham	"
"	330×45'9×26'6"	5400 d.w.	Houlder, Middleton & Co., London	Wm. Hamilton & Co., P.-Glasgow	Croham	"
"	—	—	Embreza Nacional Co., Lissabon	Cochran & Co., Annan	Ethelinda	B
KD.	255×35×23	1300 d.w.	Norddeutsche Seekabelwerke	D. J. Dunlop & Co., P.-Glasgow	v. Podbielski	G
2FsD	je 109×21'6×12	160 gr.T.	Aberdeen S. & T. Co.	Hall, Russell & Co., Aberdeen	Strathmore, Strathbraan	L
2 "	je 124×21'6×12	180 gr.T.	Aberdeen Fishing Co.	J. Duthie & Co., Aberdeen	Drumblair, Lune	"
2 "	je 117×21×11'9"	158 gr.T.	Peterhead Trawling Co.	Irvine Shipb. & Eng. Co., Irvine	Hope, Rapid	"
Kr.	440×69'6×27'	1200 Dpl.	Britische Regierung	J. Brown & Co., Clydebank	Sutly	"
PD.	465×53×30'7"	8000 d.w.	Elder, Dempster & Co., Liverpool	Barelay, Curle & Co., Whiteinch	Lake Erie	L
DB.	—	—	Russische Regierung	Wm. Simons & Co., Renfrew	Devolant	"
FD.	100×23×11'4	—	J. Monks & Co., Warrington	Scott & Sons, Bowling	Edith	"
PD.	420×50×26	8230 d.w.	British India S. N. Co.	Wm. Denny & Broth. Dumbarton	Itaura	L
FD.	95×19×9	165 gr.T.	Riverside S. S. Comp. Portadown	Larne Shipbuilding Co.	Riverside	"
"	260×37×19'5"	2750 d.w.	Wm. Robertson, Glasgow	A. Rodger & Co., Port Glasgow	Citrine	L
PD.	—	—	Eine brasilianische Firma	Murdoch & Murray, Port Glasgow	Jurapary	B
FD.	—	3300 gr.T.	Gerolimich & Co., Lussinpiccolo	Eine Glasgow-Firma	Quarnero	"
d. irische Werften.						
FD.	405×48'6×32'3	7500 d.w.	Irish Shipowner's Comp., Belfast	Workman, Clark & Co., Belfast	Lord Downshire	L
PD.	600×65×44	13750 gr.T.	Atlantic Transport Line	Harland & Wolff, Belfast	Minneapolis	"

Ausserdem b) 2 Schleppdampfer, 1 Fischdampfer, 6 Fischerfahrzeuge; c) 1 Schlepper, 2 Fischdampfer, 1 Fischerfahrzeug.

Anmerkung. PD. bedeutet Passagierdampfer; FD. Frachtdampfer; FsD. Fischdampfer; Kr. Kriegsschiff; S. Segler; TD. Tankdampfer; FS. Feuerschiff; LY. Lootsen-Yacht; DY. Dampf-Yacht; SD. Schleppdampfer; DB. Dampf-Bagger. — G. Germanischer Lloyd; L Lloyd-Register; B Bureau Veritas; N Norske Lloyd.

## Vereinsnachrichten.

## Nautischer Verein.

Sitzung vom 11. December. Als Mitglied wird Herr Sachse, 1. Officier, D. „Fürst Bismarck“, aufgenommen; ein Herr zur Aufnahme vorgeschlagen. Zum ersten Gegenstand der Tagesordnung „Apprenticowesen“, wird zu dem in voriger Sitzung von Herrn Oberinspector Meyer gestellten Antrag, ein Amendement eingebracht, welches mit dem Antrage nach kurzer Discussion angenommen wird. Die Resolution lautet demnach: „Der Nautische Verein zu Hamburg befürwortet, von der gegenwärtigen Bestimmung, dass zur Ablösung des

**Probefahrt.** Die Probefahrt des Norddeutschen Lloyd-dampfers „Rhein“ erfolgte am 5. December von Cuxhaven nach Bremerhaven gegen NW.-Wind von Windstärke 8—9 bei hohem Seegange, wobei die Seetüchtigkeit des Dampfers vorzüglich zu Tage trat. Die erzielte Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 13,2 Seemeilen. Die nach dem System Schlick zur Verhütung von Vibration construirten Maschinen entwickelten ca. 5400 indie. Pferdestärken.

Steuermannsexamens eine als Vollmatrose auf Segelschiffen zurückgelegte Fahrzeit von 12 Monaten nothwendig ist, in Zukunft abzusehen; ev. soll denjenigen Aspiranten, die ihre Fahrzeit auf Dampfern zurückgelegt haben, nach Art des in England üblichen Verfahrens, ein Sonder-Certificat für Dampfer erteilt werden. Die bis zum Steuermannsexamen erforderliche praktische Ausbildungszeit dauert, sofern sie auf Dampfern geschieht, 57 Monate, d. h. 12 Monate länger als auf Segelschiffen. Hierauf tritt der Verein in eine Generaldebatte über die vom Staatssecretär d. J. zum Heimschaffungsgesetz gemachten Erweiterungsvorschläge. Im Allgemeinen steht der Verein den Vorschlägen ablehnend gegenüber; eine Resolution wird noch nicht gefasst. Auf Antrag eines Mitgliedes fallen die Sitzungen bis zum 8. Januar, der nächsten Versammlung, aus.

#### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 13. December. Als Mitglied wird Herr Bode, I. Officier, D. »Constantia«, aufgenommen; drei Herren sind zur Aufnahme vorgeschlagen. Den anwesenden Herrn Capitän Splidt, der seine hundertste Oceanreise glücklich vollendet hat, beglückwünscht der Vorsitzende Namens des Vereines. Hierauf beschäftigt sich der Verein auf Grund der bereits kurz erörterten Schiffsfrage mit dem gegenwärtig bestehenden Mannschaftsmangel und mit der minderwerthigen Qualität unseres seemännischen Personals. Wieder, wie in letzter Sitzung, wird betont, dass sich die bestehenden Mängel wohl durch bessere Heuer und Behandlung, nicht aber durch Schulschiffe aus der Welt schaffen lassen. Da der Verein, bzw. dessen Mitglieder das vorgeschlagene Abhilfemittel nicht zur Anwendung zu bringen vermögen, findet der Vorschlag, den Personalmangel durch Einführung des Schiffsjungenzwanges zu beseitigen, lebhaft Unterstützung. Weil bei eingeführtem Schiffsjungenzwang laut statistischer Berechnung auf jeden sich als Ausbildungsinstitut eignenden Segler vier Jungen kämen, deren Kosten jährlich etwa 2000 betragen würden, war der Verein der Ansicht, dass dem Segelschiffsrheder eine derartige Kostenlast ohne Aequivalent nicht wohl aufzubürden sei. Da die Kaiserliche Marine und die Dampfschiffsrhedereien an tüchtig ausgebildetem Personal ein weitgehendes Interesse haben, wäre es zu empfehlen, genannte Interessenten zum Tragen der Unkosten mit heranzuziehen. Nachdem noch das Apprentice-Wesen kurz in den Bereich der Erörterungen gezogen ist, nimmt der Verein folgende von Herrn Capt. Jerchau gestellte Resolution an:

»Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg ist überzeugt, dass sowohl der zur Zeit bestehende Mannschaftsmangel als die der Verbesserung bedürftige Qualität unseres Schiffspersonals schneller und erfolgreicher durch Einführung des Schiffsjungenzwanges als durch Errichtung von Schulschiffen gehoben werden.«

Zur Ablösung der Neujahrskarten, deren Ergebniss dem Unterstützungsfonds des Vereines zufließt, werden Listen bei den Herren Eckardt & Messtorff, Woitschewsky und Lewens ausgelegt.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 7. December abgehaltenen gut besuchten Versammlung, welche unter Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurde zunächst ein Herr als Mitglied in den Verein aufgenommen. An Eingängen lagen vor: ein Schreiben von der Colonial-Abtheilung des Auswärtigen Amtes, solche von Mitgliedern aus Amoy, Brooklyn, London, Rotterdam, Tanger, Bremen und hier. Der Versammlung wurde sodann mitgetheilt, dass der Verein laut Schreiben der Senatcommission für die Justizverwaltung unter seinem neuen Namen die Rechtsfähigkeit erlangt habe. Mitgetheilt wurde ferner, dass im

Laufe der vergangenen Woche die dritte Entschädigung für Effectenverlust beim Brande der »Patria« ausgezahlt sei; insgesamt seien anlässlich dieses Schiffsunfalles 1900 an Mitglieder ausgekehrt. Verhandelt wurde sodann über das Referat der letzten Sitzung des hiesigen Nautischen Vereines; ganz entschiedenen Widerspruch fand das Bestreben, die alten bewährten Vorschriften über die Ausbildung der Schiffsofficiere durch andere zu ersetzen, die geeignet seien, die Tüchtigkeit und Zuverlässigkeit der deutschen Schiffsofficiere herabzumindern. Hierzu wurde ausgeführt, dass man sich in hiesigen Rhedorkreisen in früheren Jahren, als in den Hafenplätzen der Ost- und Nordsee hunderte von kleinen Segelschiffen verkauft wurden, daran gewöhnt habe, immer eine Unzahl von Steuerleuten zur Verfügung zu haben, von welchen letzteren der eine immer den andern unterboten habe, um eine Stellung auf einem Hamburger Schiffe und damit einen, wenn auch noch so geringen und unzureichenden Verdienst zu erhalten. Bei dem grossen Ueberangebot von tüchtigen Kräften hätten dann die Steuerleute alles über sich ergehen lassen müssen und mangelhaft begründete, unbegründete und ungerechtfertigte Entlassungen, Heranziehungen zu körperlichen Arbeiten, die eigentlich von Matrosen, nicht aber von Schiffsofficiern zu leisten gewesen wären, ungerechtfertigte Bestrafungen, schlechte Behandlung und Bezahlung seien an der Tagesordnung gewesen. Sei ein solcher Schiffsofficier dann entlassen worden, so habe derselbe Monate lang an Land zubringen müssen, ehe es ihm geglückt sei, eine neue Stellung zu erlangen. Auf diese Art und Weise hätten unsere Rhedereien es in kurzer Zeit fertig gebracht, dass das colossale Ueberangebot von Schiffsofficiern das Heimathland verlassen habe; ein Blick auf englische, amerikanische, sowie andere auswärtige Schiffe lehre, dass deutsche Seesteuerleute, um den unerträglichen Verhältnissen in der Heimath zu entgehen, es vorgezogen hätten, auf Schiffen fremder Nationen zu fahren, wo ihre Tüchtigkeit eine entsprechende Würdigung erfahren habe und ihnen eine angemessene Behandlung zu Theil geworden sei. So sei es z. B. noch nicht lange her, dass Segelschiffe mit einer vollen Besatzung von jungen Steuerleuten als Matrosen an Bord von Hamburg ausgegangen seien und diese Steuerleute im Ausland abgemustert hätten, welche letztere dann fremden Nationen willkommene Kräfte gewesen wären. Wenn nun heute von den Rhedern behauptet würde, dass ein grosser Mangel an Schiffsofficiern herrsche, so sei dieses nur insoweit richtig, als ein Ueberangebot von Kräften nicht mehr vorliege, die Rhedereien mithin sich in die Lage versetzt sähen, Bedacht darauf zu nehmen, ihre Schiffsofficiere vor allen Dingen etwas besser zu behandeln und diese in absehbarer Zeit vielleicht auch etwas besser zu bezahlen. Es wurde ausdrücklich constatirt, dass alle in letzter Zeit vacant gewordenen Stellen auch ohne allzu grosse Schwierigkeiten besetzt waren, mithin der von den Rhedern behauptete Mangel an Steuerleuten nicht existire: es müsse daher ganz entschieden dem Versuch entgegengetreten werden, Steuerleute mit absolut ungenügender Vorbildung, d. h. solchen, die nicht auf Segelschiffen gefahren seien, an Bord von Dampfern anzustellen und zwar umsomehr, als zur Zeit noch überall in Deutschland die Möglichkeit bestehe, die nöthige Anzahl von Schiffsofficiern auf Segelschiffen vorzubilden. Nach Erledigung dieser Angelegenheit erfolgte ein Bericht über die letzte gemüthliche Zusammenkunft der Vereinsmitglieder, welche eine recht gelungene genannt werden durfte und wurde dann die Abhaltung einer Weihnachtsfeier in Aussicht genommen. Nach Verhandlung über einige interne Angelegenheiten wurde dann die Versammlung geschlossen.

## Büchersaal.

**Bilder aus dem Hamburger Hafen** von Aug. Mey. Druck und Verlag von Eckardt & Messtorff, Hamburg. Preis M. 1,50.

Herr Dr. Arthur Obst leitet die zahlreichen, das vorliegende Buch enthaltenden kleinen Erzählungen u. A. mit den Worten ein: »Die Bilder, welche der Verfasser nach diesen Beobachtungen entworfen hat, sind kein phantastisches Gemälde, sondern nüchterne Wiedergabe der Wirklichkeit: Und an anderer Stelle: »Freilich fällt dabei mancher derbe Ausdruck mit vor, aber wer Portrait-Ähnlichkeit haben will, darf die Falten nicht retouchiren.« Diese beiden Sätze characterisiren wahrheitsgetreu den Inhalt. Mit realistischer Schärfe, dabei

schlicht und kurz, treten dem Leser nach dem Leben und Treiben der Wasserkante entworfenen Skizzen bald in heiterem, bald in tief tragischem Gewande entgegen. Auf beiden Gebieten, ganz besonders, wo es gilt das Elend und den Jammer in unseren unteren Volksschichten zu schildern, zeigt der Verfasser eine scharfe Beobachtungsgabe, die er in ungezwungener Weise mit anerkanntem Geschick zu verwenden weiss. Der Seemann, in erster Linie der Hamburgische, wird sich freuen, in Herrn Mey's Erzählungen manche ihm persönlich oder durch Gespräch bekannte Gestalt an der Wasserkante trefflich geschildert wiederzufinden. Aber nicht er allein, auch weitere Kreise werden an der Lectüre Gefallen finden und sie gewiss nicht unbefriedigt aus der Hand legen.

**J. Rentel's Verlag (Hermann Hoefer) in Berlin.**  
SW., Königgrätzerstr. 65.

In obigen Verlag ist übergegangen:

## Praktisches Lehrbuch für junge Seeleute der Kriegs- und Kauffahrtei-Marine.

Herausgegeben von

**Otto Hildebrandt.**

Oberbootsmann in der Kaiserlich deutschen Marine a. D.,  
Geheimer expedirender Secretär a. D. und Kaiserlicher Kanzlei-Rath.

Fünfte, vollständig umgearbeitete und verbesserte Auflage.

Mit 10 lithographirten Tafeln.

Preis gebunden Mk. 8.—, brosch. Mk. 7.—.

*Durch alle Buchhandlungen zu beziehen.*

**Verlag von OTTO WIGAND in Leipzig.**

Ein geographisch-statistisches Welt-Lexikon.

**RITTER'S**

## geographisch-statistisches Lexikon

über die Erdtheile, Länder, Meere, Buchten, Häfen, Seen, Flüsse, Inseln, Gebirge, Staaten, Städte, Flecken, Dörfer, Weiler, Bäder, Bergwerke, Kanäle, etc.  
Ein Nachschlagewerk über jeden geographischen Namen der Erde von irgend welcher Bedeutung für den Weltverkehr, darunter sämtliche Postorte der Welt.

Achte Auflage.

==== **Zweiter Abdruck mit einem Nachtrage.** =====

2 Bände. Preis 36 M., Halbfanz gebunden 41 M.

Der diesem Neudruck beigelegte Nachtrag hat alle bei der Redaktion und der Verlagsbuchhandlung seit der Ausgabe der achten Auflage eingegangenen Berichtigungen und Ausstellungen berücksichtigt und ausserdem noch einige Stichworte aufgenommen, die durch die Ereignisse der jüngsten Zeit besondere Bedeutung erlangt haben.

Es haben alle neuen deutschen Poständer im Auslande und in den Schutzgebieten nach dem amtlichen Material Aufnahme gefunden. Der Ritter geht darin allen anderen Werken voran, und stellt sich somit als ein für den internationalen Verkehr unentbehrliches zuverlässiges Handbuch dar.

Im Verlage der **Hahn'schen Buchhandlung** in **Hannover** und **Leipzig** ist erschienen und durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

**Dr. Joh. Christ. Aug. Heyse**

## Deutsche Grammatik

oder

## Lehrbuch der deutschen Sprache.

25. Aufl., vollständig umgearbeitet von

**Dr. Otto Lyon.**

617 Seiten 8°. — Preis 4 Mk. 50 Pfg.

»Die Grammatik ist einfach klar, praktisch brauchbar und urdeutsch, Eigenschaften, die ihren Werth im In- und Auslande längst festgestellt haben. Seitdem ferner das Buch schon in der 24. Auflage in den einzelnen Kapiteln der Rechtschreibung, der Wortbildung, der Konjugation, der Verlehnre etc. der historischen Sprachentwicklung gemäss erweitert und umgestaltet wurde, ist sie noch mit mehr Recht und Grund als ehrwürdige Sprachbibel anzusehen, die in allen zweifelhaften Fällen beruhigende Belehrung erteilt.«

(Central-Organ, f. d. Inter. d. Realschulwesens.)

**Sartori & Berger,**  
Kiel, Brunshütten und Holtzenau,  
Ost- und Westmündung des Kaiser Wilhelm-Kanals.  
**Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.**  
Dampfschiffs-Rhederei. Lieferung von Bunkerkohlen.  
Agentur für verschiedene Dampfschiffslinien und See-Assicuranz.  
Tägliche Dampfschiffsverbindung mit Danemark und Schweden über Korsör und Kopenhagen, auch Expedition vieler Dampfschiffe nach der Ostküste Schleswig-Holsteins, Lübeck, Stettin, Danzig, Königsberg, Bremen und Gothenburg.  
Telegramm-Adresse: Sartori-Kiel.

Soeben erschien in unserem Verlage:

## Hamburger Nautischer Kalender

für das Jahr 1900.

Dreizehnter Jahrgang.

Preis 75 Pfg.

**Eckardt & Messtorff,**

Buch-, Land-

und Seekartenhandlung

Hamburg, Steinhöft 1.



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinböf 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. v.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 51.

Hamburg, den 23. December.

XXXVI. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Schiffsbibliotheken. — Ein englisches Alters- und Invaliditätsgesetz für Seeleute. — Die Entwicklung des Schiffbaues. (Schluss.) — Neue Anlagen für die Schifffahrt in Argentinien. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Kaiser Wilhelm-Canal. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal. — Sprechsaal.

### Auf dem Ausguck.

In der »Weser Zeitung« ist eine Verhandlung des **Seeamts zu Bremerhaven** abgedruckt worden. Es geht daraus hervor, dass der Argodampfer »August«, Capitän Tydmers, am 27. October 6 h p. m. Dornbusch-Feuer in SSO. 5 Sml. Abstand passirt und nach dieser Besteckfeststellung ONO.  $\frac{1}{2}$  O. bei  $\frac{1}{4}$  Strich westlicher Deviation, also ONO.  $\frac{1}{4}$  O. missweisend gesteuert hat, um in den Feuerkreis von Hammern (Nordspitze Bornholm) zu kommen. Die Luft war häsig aber feuersichtig. Der Dampfer strandete, ohne Arcona gesehen zu haben, 2 h 30 m a. m. am 28. October bei Bornholm. Dem Capitän ist für diese Strandung vom Seeamt nach vorausgegangenem Antrag des Reichscommissars die Befugniss zur Ausübung seines Gewerbes entzogen. Unsere Stellungnahme zu dieser Seeamtsverhandlung hat nicht den Zweck, das Urtheil des Bremerhavener Seeamts zu kritisiren, sondern geschieht, um den Seemann und auch die preussischen Ministerien für öffentliche Arbeiten und für Handel und Gewerbe auf die **miserable Qualität des Feuers von Arcona** aufmerksam zu machen. Leider geht aus dem Bericht der »W. Ztg.« nicht hervor, ob der Reichscommissar und das Seeamt bereits auf diese Calamität hingewiesen haben. Zu wünschen wäre schon desshalb, dass es geschehen sei, damit die oben erwähnten preussischen Ministerien, nicht, wie sie es hinsichtlich der Be-

schwerden über die mangelhafte Befuerung des Fehmarn-Belts gethan haben, die Klagen über das Arcona-Feuer als unbegründet zurückweisen, weil »kein einziger Spruch eines Seeamts ergangen, welcher auf Mängel der Befuerung als Ursache des Schiffsunfalles hingewiesen hätte.« Im vorliegenden Falle hat der Dampfer »August« Arcona in etwa 5 Seemeilen Abstand passirt, ohne das Feuer gesehen zu haben, obgleich die Luft feuersichtig war. Gibt es noch einen schlagenderen Beweis für die völlige Unzulänglichkeit des Feuers von Arcona, das als Mittelpunkt der deutschen Ostsee-Küste von allen west- und ostwärts fahrenden Schiffen passirt werden muss!? Unseres Erachtens nicht. Es ist jammerschade, dass die Unterhaltung der Ostseefeuer Sache der Landesregierung und nicht des Reiches ist, sonst wäre man, trotz vollen Verständnisses für die Nothwendigkeit einer stärkeren Kriegsflotte, gewiss berechtigt zu sagen: »Wenn die Regierung hunderte von Millionen für den Ausbau unserer Kriegsflotte fordert, sollte sie auch für eine erstclassige Befuerung solcher Küstenpunkte Sorge tragen, die nicht nur von Handels- sondern auch von Kriegsschiffen ungezählte Male passirt werden müssen.«

Zu der vom Deutschen Flotten-Verein angeregten und in diesen Spalten wiederholt erörterten **Schulschiffsfrage** hat der **Norddeutsche Lloyd** in-

sofern Stellung genommen, als er die Errichtung eines Cadettenschulschiffes, dessen Indienstellung voraussichtlich schon im kommenden Frühjahr erfolgen wird, beschlossen hat. Der Name »Cadettenschulschiff« sagt schon, dass es sich um die Heranbildung solcher jungen Seeleute handeln wird, die an Bord im späteren Leben verantwortliche Stellen einnehmen sollen, also um Schiffsofficiere. Da der Norddeutsche Lloyd von der Anschauung ausgeht, dass die seemännische Ausbildung zweckmässig und gründlich nur auf Segelschiffen zu erreichen ist, soll das schwimmende Ausbildungsinstitut durch ein grosses Segelschiff dargestellt werden. Dasselbe ist nicht stationär sondern als Handelsschiff gedacht, welches mit wechselnden Reisen den kaufmännischen Interessen der Rhederei dient. Ueber weitere Details giebt die »Weser Ztg.«, der wir die folgenden Ausführungen entnehmen, den nöthigen Aufschluss:

»Die jungen Cadetten treten als Schiffsjungen in den Dienst ein und verheuern sich zunächst auf eine Jahresreise. Nach einem Jahre werden sie zum Leichtmatrosen, nach einem weiteren zum Vollmatrosen befördert. Von jedem Jahrgang ist eine Zahl von etwa 20 bis 30 Cadetten gedacht, so dass die Gesamtzahl der Cadetten bei vollem Betriebe etwa 60 bis 80 Mann betragen wird.

Ausser den Cadetten besteht die Besatzung aus dem Capitän, vier Officiern, zwei Leutnanten und dem Arzt, ausserdem einer nach dem Bedürfniss des Dienstes einzustellenden Anzahl von Bootsleuten, Zimmerleuten, Segelmachern, Matrosen und Köchen.

Die Cadetten wohnen nach Abtheilungen getrennt in einem besonderen Deckhause unter Aufsicht mehrerer Lehrer, die Wachen werden in drei Abtheilungen gegangen.

Bei den Cadetten ist von der Voraussetzung auszugehen, dass sie eine bessere Schulbildung mitbringen, die zum Theil das Zeugnis zum Einjährig-Freiwilligen schon umfasst, jedenfalls der hierfür verlangten Bildung nahe ist.

Neben der praktisch-seemännischen Ausbildung findet auch noch in täglich etwa drei Stunden theoretischer Unterricht in allen seemännischen Gebieten, in den Sprachen, allgemeiner Bildung, Mathematik und Steuernannskunst statt, der von einem praktischen Seemann und einem academisch gebildeten Lehrer erteilt werden soll, wobei beabsichtigt wird, der Seefahrtsschule zu Bremen Plan und Controle zu übertragen. Die Ausbildung soll die Cadetten aber nicht befähigen, unmittelbar die Steuernannsprüfung abzulegen, dazu würde noch eine Ausbildung an Land in der Seefahrtsschule kommen, die aber statt sonst 8 Monate nur 3—4 Monate zu dauern hätte.

Nach Beendigung der dreijährigen Ausbildung an Bord des Segelschulschiffes werden die Cadetten auf ein weiteres Jahr an Bord der Dampfer des Norddeutschen Lloyd vertheilt, wo sie nicht etwa den dort üblichen Matrosendienst zu übernehmen haben, sondern als jüngste Officiere bzw. Unterofficiere Dienste thun und darin soweit angelernt werden, dass sie nach Bestehen des Steuernanns-Examins voll ausgebildet sind, um auch den vollen Anforderungen an Wissen und Können zu entsprechen.

Als Bezahlung für die Ausbildung und den Unterricht, sowie für Verpflegung und zu liefernde Ausrüstung ist ein Betrag von 600 M jährlich in Aussicht genommen, eine Summe, die erheblich hinter den Auslagen zurücksteht, die die Ausbildung in jedem anderen Berufe verursachen würde.

Gewiss nur selten haben sich die deutschen Schiffahrtskreise so eingehend mit einer Angelegenheit beschäftigt, wie mit der noch die Geister beunruhigenden **»Schulschiffsfrage«**. Da nach der Annahme des Deutschen Flotten-Vereins, dessen Rundschreiben an deutsche Rheder den Stein ins Rollen brachte, Schulschiffe zur Abhilfe des herrschenden Mannschaftsmangels und zur Hebung der minderwerthigen seemännischen Qualität unseres Schiffspersonals geschaffen werden müssten, waren und sind die angedeuteten Mängel in erster Linie Gegenstand lebhafter Discussionen. Bei den Berathungen stellte sich heraus, dass es besonders an Schiffsofficiern mangle. Diese schon längst bekannte Thatsache, würde, weil nachgerade genügend darüber gesprochen und debattirt ist, nicht wieder erwähnt sein, wäre nicht von verschiedenen Seiten behauptet worden, dass der Schiffsofficiermangel sich hauptsächlich an der deutschen Wasserkante so unangenehm fühlbar mache. Der Güte eines unbekannten Lesers, der uns ein Exemplar der französischen Zeitschrift »Le Petit Marin« übermittelt hat, sind wir insofern zu Dank verpflichtet, als aus dem Blatte hervorgeht, dass in Frankreich, besonders in Marseille, ein Mangel an Schiffsofficiern besteht, wie ihn selbst die sog. ältesten Leute noch nicht erlebt haben. Unter der Ueberschrift »Mangel an Schiffsofficiern« lesen wir das Folgende:

»Die Schiffsofficiere sind hier so gesucht, dass beispielsweise in Marseille selbst die grossen Dampfschiffsrhedereien nicht mehr wissen, wie sie ihre Schiffe mit den nöthigen Steuerleuten bemannen sollen. Jeder Steuermann, ja jeder Schiffer, so bald sich ihm an Land nur einigermaassen zu lohnender Beschäftigung Gelegenheit bietet, sagt der Seefahrt valet. Die Ursachen sind, die grosse auf See tragende Verantwortung bei sehr geringem Salair, der schwere oft 16 bis 18 Stunden anhaltende tägliche Dienst, die schwache Bemannung, die den Steuermann zu Arbeiten zwingt, die sonst nur Matrosen verrichten und nicht zum Mindesten die an keinen Contract mit der Rhederei gebundene Stellung.«

Der Bundescommissar für Seeschifffahrt in den Ver. Staaten, Eugene Chamberlain, hat über das am 30. Juni abgelaufene Rechnungsjahr öffentlich berichtet und festgestellt, dass die amerikanische **Schiffahrtsindustrie**, also Rhederei- und Schiffsbauwesen, sich einer Entwicklung zu erfreuen gehabt haben, als kaum in einem Jahre vorher. Hört man

von dem Inhalte weiter nichts als die von Herrn Chamberlain festgestellte eben erwähnte Thatsache, so erhält man ein vollständig irreführendes Urtheil über die amerikanische Handelsmarine bezw. deren Einfluss auf den überseeischen Handel. Sind wir schon gewohnt, die französische Handelsmarine in absteigender Bahn begriffen, zu nennen, weil der überseeische Verkehr procentual hervorragender durch ausländische als einheimische Schiffe bewerkstelligt wird, um wie viel mehr und berechtigter wird man aber zu dieser Behauptung angesichts des Umstandes gedrängt, dass noch nicht 9 pCt. der amerikanischen Aus- und Einfuhr durch amerikanische Schiffe befördert worden sind. Dass die amerikanische Handelsmarine auch in anderer Beziehung nicht im Entferntesten die Bedeutung in den Ver. Staaten hat und haben kann, die einer solchen in anderen Staaten zweifellos zusteht, geht aus dem Verhältniss der Dampfer- zur Seglerflotte hervor. Erst im Laufe des letzten Berichtsjahres sind die Segler an Raumgehalt von den Dampfern überflügelt worden. Sieht der Eine oder Andere vielleicht auch nur ungerne das ständige Zurückdrängen des Seglers vom Schauplatz seiner jahrtausende langen Thätigkeit, so wird jeder mit der Zeit fortschreitende, vorurtheilsfreie Beobachter zugeben müssen, dass der Segler dem Dampfer gegenüber nur unter ganz seltenen Bedingungen concurrenzfähig bleiben kann. Diese allgemein verbreitete Anschauung auf die amerikanischen Verhältnisse übertragen, führt zu der nothwendigen Schlussfolgerung, dass die amerikanische Handelsflotte gegenüber anderen europäischen Flotten minderwerthig ist. Dem Bericht zufolge stellte sich am 30. Juni d. J. die Zahl der Fahrzeuge mit amerikanischem Register auf 22 728 mit einem Bruttogehalt von 4,864,288 Tonnen. Von der Gesamtzahl der Schiffe waren 21,397 mit 4,015,492 Tonnen Bruttogehalt im Küstenhandel beschäftigt. Nach Bureau »Veritas« ist der Tonnengehalt aller auf See fahrenden Segelschiffe in dem letzten Vierteljahrhundert von 14,185,836 Tonnen auf 8,693,769 Tonnen zurückgegangen, eine Abnahme von 40 pCt. Auch in den Vereinigten Staaten hat sich in dieser Zeit eine entsprechende Abnahme in der Zahl der Segelschiffe vollzogen. Dem gegenüber hat sich der Tonnengehalt der auf See fahrenden Dampfschiffe aller Nationen in den letzten 25 Jahren von 4,328,193 Tonnen auf 18,887,132 gesteigert, eine Zunahme von 336 pCt. Während jedoch Norwegens Zunahme mit 1600 pCt. eine phänomenale ist und auch Deutschlands Zunahme 700 pCt. beträgt, weisen die Vereinigten Staaten nur eine solche von 68 pCt. auf. Und die Zunahme des Tonnengehalts von amerikanischen, für den überseeischen Handel registrierten Dampfern beträgt sogar nur 38 pCt.

## Schiffsbibliotheken.

Das vierte Rundschreiben des Vorsitzenden vom Deutschen Nautischen Verein beschäftigt sich, wie erinnerlich, u. A. mit Schiffsbibliotheken. Herr Geh. Rath Sartori nimmt mit folgenden Worten zu diesem Thema Stellung:

»Um den Schiffsmannschaften Gelegenheit zu geben, ihre freie Zeit auf den Reisen durch nützliche Beschäftigung zu verbringen, ist angeregt worden, Schiffsbibliotheken einzurichten. Es ist von Interesse zu erfahren, ob derartige Einrichtungen bereits bestehen und in welcher Weise, sei es, dass den einzelnen Schiffen grössere Bibliotheken am Lande zur Verfügung stehen, in welchen die Bücher gewechselt werden können, sei es, dass den Schiffen selbst ein fester Bestand von Büchern gegeben werde. Die Mitglieder bitte ich mir Mittheilung zu machen, ob in irgend einer dieser Richtungen Fürsorge getroffen ist, welche Bücher gestellt werden, welche Mittel hierfür aufgewendet sind u. s. w., um hiernach weitere Mittheilungen machen bzw. Anregungen geben zu können.«

Da die »Hansa« dieser Angelegenheit schon seit längerer Zeit ein grosses Interesse entgegengebracht hat und das Zustandekommen solcher Bibliotheken aufrichtig herbeiwünscht, wandte sich die Redaction, gestützt auf die Auslassungen eines in No. 15 v. J. veröffentlichten Artikels, an die bekannte Schriftstellerin Frau Felsing-Pichler, eine lebhafte Befürworterin der guten Sache. Die sehr geehrte Dame hatte der »Hansa« im April vorigen Jahres mitgetheilt, »dass bereits die erste Sendung von Büchern an den Seemannspastor Hrn. Jungclaussen abgegangen ist, der sich in bereitwilliger Weise der Mühe der Vortheilung unter die Seeleute unterziehen wollte.« Um nun den Inhalt der auf unsere neuliche Anfrage freundlichst zugegangenen Antwort besser beurtheilen zu können, scheint es wünschenswerth, dem in No. 15 veröffentlichten Artikel einige Stellen zu entnehmen, weil hier gezeigt ist, in welches Stadium die Agitation für die Bibliotheken bereits damals, also vor 20 Monaten, getreten war. Es heisst dort:

»Frau Pichler hat in ihrem Eifer für die gute Sache eine Anzahl hervorragender Verlagsbandlungen zur Mithilfe an dem humanen Werke zu gewinnen gewusst, sodass voraussichtlich bald ein ausreicher Vorrath von guten Büchern zusammengebracht sein wird. Für die Thatsache, dass im Inlande sich das Interesse für unsere deutsche Seefahrt immer lebendiger entwickelt, zeigt auch der Umstand, dass binnen Kurzem im Verlag der Firma Bodestab & Co. in Leipzig ein illustriertes Familienblatt »Deutschland zur See« erscheinen wird, welche sich das Ziel gesetzt hat, durch populäre Abhandlungen bei dem Binnenländer das Verständniss für die Bedeutung und die Aufgabe unserer Kriegs- und Handelsmarine sowie unserer Colonien zu erwecken und zu fördern. Gleich in der ersten Nummer wird unter dem Namen von Frau Felsing-Pichler ein Aufruf für die Matrosen-Bibliothek erscheinen, der der guten Sache hoffentlich im Binnenlande viele Freunde gewinnen wird.«



Wie es nun gekommen ist, dass weder unsere damaligen Schlussfolgerungen noch die vollkommen begründete Zuversicht unserer geehrten Correspondentin nicht nur nicht eingetroffen sind, sondern, dass sich das anfänglich entgegengebrachte Interesse der Verlagsbuchhandlungen in — man möchte sagen — unverständliche Gleichgültigkeit verwandelt hat, erklärt uns der freundliche Brief, den Herr Dr. Felsing, der Gemahl der leider z. Z. unpässlichen Schriftstellerin, an die Redaction gerichtet hat. Wir lesen:

»Zu unserem Bedauern ist — wenigstens bis jetzt — von Erfolgen unserer mehrfachen Bemühungen, die Schiffsbibliotheken-Sache gleich im grossen Stil zu betreiben, noch nichts zu berichten, denn dass wir eine Kiste geeigneter Bücher an den Seemannspastor in Hamburg abgesandt haben, will nichts besagen.

Es ist uns mit der Sache ganz seltsam ergangen, soltsam hinsichtlich der vollständig gleichartigen Entwicklung der Angelegenheit bei den verschiedensten grossen Journal-Verlegern, die wir zur Agitation heranzogen. Wir haben nämlich viermal, nach vorausgegangener Besprechung mit solchen Verlegern, einen »Aufruf an die Freunde der deutschen Seemannswelt« geschrieben, viermal die feste Zusage erhalten, dass der Aufruf in der nächsten Quartalsnummer resp. Agitationsnummer für den neuen Jahrgang der Zeitschrift abgedruckt würde, haben das feste Versprechen bekommen — viermal! — dass Räume und Leute für die bestimmt erwarteten Massen der eingehenden Bücher gestellt würden (zur Sichtung und Verpackung), kurzum wir fanden viermal direct die grösste Begeisterung für die Sache — die uns um so echter scheinen musste, als diese Sache ja nebenbei ein treffliches Reclamemittel abgab, da alle Tageszeitungen den »Waschzettel« für die Nummer mit dem Aufruf abdrucken würden. — — und viermal flaute die Begeisterung der Verleger dermaassen ab, oder stellten sich solche Hindernisse ein, dass die Herren die Sache aufgaben, und uns den durchgesprochenen und gehilligten, von Einem nach seiner Fagon umgearbeiteten Aufruf zurückgaben!! Seltsam! Alle verlangten, dass ausser unseren Namen und dem des Seemannspastors noch die Namen etlicher in Marine-dingen weitbekannter Männer (wie z. B. Tirpitz etc. etc.) zur Unterzeichnung des Aufrufs erbeten würden, was uns sehr recht war, zumal wir auch v. Werner's Unterschrift einzubolen gedachten. So war also alles fertig zur Agitation en gros . . . . dann hörten wir nichts mehr, bis wir persönlich (und auswärts brieflich) drängten; dann kamen undetaillirte oder schlecht motivirbare Bedenken — schliesslich das Fallenlassen der Sache, oder, in einem Falle, unsere nothgedrungene Forderung: »Zurück mit dem Aufruf, Sie bekommen ihn nun nicht mehr.«

So scheiterte die stets mit, ich sage wohl kaum zu viel, anfänglichem Jubel aufgenommenen Sache bisher viermal. Weshalb, ist uns nicht klar, trotzdem wir doch die geschäftlichen, hierbei wesentlich mitsprechenden Verhältnisse der betr. Zeitschriften ziemlich genau kennen. Bisher, denn wir lassen die Sache natürlich nicht stecken! Im Gegentheil, sobald sich meine Frau wieder einigermaassen besser fühlt, treten wir mit einer grossen, weitbekannten Zeitschrift in Verbindung und holen weitere Zusagen von Verlegern ein, der Sammelstelle Bücher ihres Verlages zuzusenden; von einigen Verlegern haben wir diese Zusage schon, von unserem

eigenen Buchverleger Freund (Freund & Jeckel, Berlin) die Erlaubniss, uns aus dem Lager auszusuchen, was uns geeignet scheint.

So steht die Sache bis zur Stunde. Ich bedaure. Ihnen z. Zt. nichts von erzielten wesentlichen Erfolgen melden zu können, nur von unserer Zuversicht, dass wir diese gute Sache doch noch in Schwung bringen werden. An Bemühungen unsererseits soll es ganz gewiss nicht fehlen.

Wenn jetzt an dieser Stelle den wirklich uneigennützigem Beffürwortern für ihr standhaftes Auftreten in dieser guten Sache aufrichtiger Dank ausgesprochen und grösserer Erfolg als bisher gewünscht wird, so theilen diese Empfindungen — dass dürfen wir wohl sicher sein — die meisten deutschen Seeleute. Der von der Aussenwelt zeitweise vollständig abgeschlossene Seemann ist für jede Geistesanstregung dankbar.

### Ein englisches Alters- und Invaliditätsgesetz für Seeleute.

Das Reichsgesetz, betr. die Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute in Gemeinschaft mit der im Mai d. J. vom Reichstage gutgeheissenen Wittven- und Waisenversorgung bedeutet für den deutschen Seemann — trotz gegentheiliger social-demokratischer Behauptungen — eine Segnung, um die ihn, vielleicht die Franzosen ausgenommen, die Seeleute aller Nationen beneiden. Wir sind, wenn in maritimen Sachen unsere Verhältnisse mit denjenigen anderer Nationen vergleichsweise beurtheilt werden, gewöhnt, in erster Linie auf England und seine Einrichtungen zu blicken. Thun wir das im vorliegenden Falle auch.

Das »weltbeherrschende« Albion, welches seine wirthschaftliche Stärke zumeist der Thätigkeit seiner Handelsmarine verdankt, steht in Bezug auf socialpolitische Gesetzgebung für Seeleute auf der denkbar niedrigsten Stufe. Dem englischen Seemann steht nicht wie seinem deutschen Collegen ein Gesetz zur Seite, das ihm bei etwaigem Unglück im Beruf die Gewähr staatlicher Fürsorge sichert. Ihm sind, falls er invalide, krank oder auf andere Weise arbeitsunfähig wird, als Unterkunft nur die Pforten des Armenhauses geöffnet. Soweit wir unterrichtet sind, giebt es in England ausser der »Liverpool Pension Fund« und der Pensionscasse der Shipping Federation — beides lediglich auf Initiative privater Personen ins Leben gerufene Institute — weder Cassen noch staatliche Versorgungsanstalten, die sich des Seemanns annehmen. Mr. Havlock Wilson, das uns vom letzten Seemannsstrike bekannte Parlamentsmitglied, hat wiederholt im Unterhause

auf die Lücke in der Gesetzgebung hingewiesen; jedoch bisher immer erfolglos. Seine Bestrebungen scheiterten an der in England mächtigen und deshalb auch im Parlament einflussreichen Rheder- und Capitalistengruppe bzw. deren Anhang.

Da mithin auf staatliche Hilfe nicht zu rechnen war, interessierte sich die im Sinne englischer Seeleute hochverdiente Shipmasters Society und an deren Spitze Sir Charles Dilke, der bekannte Parlamentarier, für den Plan. Man beabsichtigte der der Beantwortung harrenden Frage in der Generalversammlung des Vereins näher zu treten. Dieses ist Ende November geschehen, nachdem sich die Society durch den hamburgischen Seeschiffverein, mit dem sie in ständiger Correspondenz steht, auch in den Besitz des deutschen Reichsgesetzes über die Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute brachte. Man hätte somit annehmen können, unser deutsches Gesetz, werde in Ermangelung anderen bewährten Materials den Vereins-Beschlüssen gewissermassen als Grundlage dienen. Das ist, soweit das Endergebniss der Berathungen in Frage kommt, nicht der Fall gewesen.

War natürlich auch nicht zu erwarten, die Society, eine wenn auch bedeutende so doch an Macht sehr beschränkte Corporation, werde eine Pensionscasse schaffen wollen, deren Statuten für alle Seeleute segensbringend sein sollen, so durfte man wenigstens hoffen, dass einer beschränkten Anzahl mit den Vorschlägen, wenn sie verwirklicht würden, gedient werde. Aber auch Das scheint nicht der Fall zu sein. Ein Beweis: dass man das übermittelte deutsche Gesetz garnicht berücksichtigt hat oder diese Berücksichtigung ausser Acht lassen musste, weil Niemand der deutschen Sprache mächtig war.

Und nun zu den Vorschlägen.

Das Referat führte Mr. W. L. Ainslie, ein Mitglied der »Navy League.« Seine Anträge, die von Mr. Vyogan, einem tonangebenden »Mitglied« des Trinity-House, unterstützt wurden, fanden mit grosser Stimmenmehrheit Anklang. Herr Ainslie denkt sich die Erledigung dieser sehr schwierigen Frage in der Weise, dass alle Seeleute zu einer Vereinigung zusammentreten, die er vorschlägt »Seamen's Friendly Society« zu nennen. Jedes Mitglied dieser Gesellschaft zahlt gewisse jährliche Beiträge, deren Höhe noch nicht festgesetzt sind. — Der Gesellschaft steht als Administrator ein honorirter Secretär vor, dem untere ebenfalls bezahlte Beamte beigegeben sind, theils um die Bücher zu führen, theils um Propaganda in Wort und Schrift für das Unternehmen zu machen. Der, abzüglich der Unkosten (Miethe eines Bureaus, Gehälter, Ausgaben zu agitatorischen Zwecken), verbleibende Ueberschuss wird Ende jeden Jahres unter alle Mitglieder getheilt, d. h. nicht wörtlich

genommen, sondern er wird dem Conto eines jeden Mitgliedes zu Gute geschrieben. Ziehen Mitglieder vor, nachdem sie längere Zeit der Gesellschaft angehörten, auszutreten, dann erhalten sie ihr Guthaben, weniger zweijähriger Beitragsleistung, ausbezahlt. Mitglieder, die mit ihren Zahlungen eine gewisse später fixirte Zeit lang in Rückstand bleiben, verlieren ihren Antheil. Alle Personen, die als Mitglieder dieser Gesellschaft aufgenommen zu werden wünschen, müssen: 1) britischer Unterthan sein, 2) als active Seeleute Dienste leisten, 3) nicht älter als 25 Jahre sein. Ihr Rücktritt aus der Gesellschaft erfolgt ohne Pension sobald sie den Seemannsberuf mit einem anderen vortauschen; mit Pension nach vollendetem 65. Lebensjahre. —

Zwei an die Mitglieder gestellte Forderungen sind es, die unseres Erachtens die ganze Angelegenheit zum Scheitern bringen werden. Nämlich die Beschränkung auf englische Unterthanen und auf active Seeleute als Mitglieder. Hinsichtlich des ersten Punktes lässt sich einwenden, man beabsichtige das Contingent ausländischer Seeleute durch diese Bestimmung zu vermindern, der zweite Punkt, der von den Mitgliedern Activität als Seemann fordert, scheint unhaltbar, wenn man sich die folgenden Daten vergegenwärtigt.

»Von 27 796 im Ver. Königreich bzw. dessen Colonien geborenen Seeleuten der englischen Küstenfahrt, standen im letzten Jahre mehr als 50 pCt. im Alter von 17 bis 30 Jahren; nur 2500 waren älter als 50 Jahre. Von 18 575 britisch geborenen Fischern waren 11 358 zwischen 17 und 30 Jahre alt. Rechnet man noch die in der überseeischen Fahrt beschäftigten Briten hinzu, so ergibt sich, dass insgesamt 80 000 Seeleute im Alter von 17 bis 30 Jahren standen.«

Auf Grund dieser authentischen Zahlen, welche wir »Syren and Shipping«, entnehmen, würden weit mehr als 60 pCt. aller Pensionsmitglieder nach dem dreissigsten Lebensjahre austreten müssen, weil sie eine Landbeschäftigung dem Seemannsberuf vorgezogen haben. Andererseits käme die Altersrente, wie aus den Daten über die Küstenschiffahrt hervorgeht, nur einer geringen Minderheit zu Gute.

Mithin die Consequenz: Es wird der projectirten »Seamen's Friendly Society«, um bestehen zu können, an Mitgliedern fehlen. Denn die Matrosen, welche doch die numerische Stärke der Vereinigung ausmachen sollen, wenden sich in England bedeutend zahlreicher noch als bei uns dem Schauermannsberuf zu. Weil sie Das aber meistens schon voraussehen, werden sie, einer erprobten Erfahrung gemäss, vorziehen, ihr sauer erworbenes Geld anstatt an der Casse der Gesellschaft im »Public House« zu deponiren.

## Die Entwicklung des Schiffbaues.

(Fortsetzung.)

Auch mit dem Reactionspropeller zur Fortbewegung der Schiffe wurden schon frühzeitig Versuche gemacht und Patente darauf genommen, über deren Ausführung ist aber nichts bekannt geworden. Der erste practische Versuch mit dem Reactionspropeller wurde 1844 von Ruthven in Schottland ausgeführt, welchem weitere 1853 von Seydell mit dem Dampfer »Albert« auf der Oder bei Stettin und 1857 von Hervier in Frankreich ausgeführte folgten. Auch sind von Cockerill in Seraing zur selben Zeit Versuche damit unternommen worden. Sämmtliche dieser Unternehmungen erfolgten aber nur in kleinem Maasse und hatten ohne Ausnahme kein recht zufriedenstellendes Resultat, ebensowenig wie die von den Kriegsmarinen verschiedener Staaten mit etwas grösseren Schiffen unternommenen Versuche.

Wie mit der Zeit die Motoren, sei es Rad oder Schraube, weiter verbessert worden sind, gehört in das Gebiet des Maschinenbaues. Für das vorliegende Thema erübrigt es nur darauf hinzuweisen, dass mit der stetig fortgeschrittenen Einführung der Dampfkraft zur Fortbewegung der Schiffe auch immer höhere Ansprüche an den Schiffskörper selbst gestellt werden mussten, so dass das bis dahin ausschliesslich als Hauptmaterial dazu verwendete Holz nicht mehr den daran gestellten Anforderungen Genüge zu leisten vermochte. Denn eben durch die grössere Ausdehnung in den Dimensionen der Schiffe waren kaum noch die erforderlichen Verbände in practischer und wenig Raum einnehmender Weise herzustellen, so wie sich auch noch andere Nachteile in der dauernden Festigkeit des Gebäudes dadurch bemerkbar machten. Es konnte demnach nur eine Frage der Zeit sein, wann schliesslich das Holz für diese Zwecke dem Eisen weichen musste, das neben dem jetzt meistens noch verwendeten Stahl das alleinige Baumaterial unserer Schiffe bildet.

Wenngleich nun auch die ersten Anfänge der Verwendung des Eisens zum Schiffbau den darüber vorliegenden Nachrichten zu Folge bis gegen Ende des vorigen Jahrhunderts zurückzuführen sind, so ist doch anzunehmen, dass diese Angaben sich nur auf kleine Fluss- oder Canalboote beziehen können. Jedenfalls ist aber der Anfang damit in England gemacht worden, indem bereits in einer Zeitschrift von 1787 das Vorhandensein eines solchen Canalbootes erwähnt wird, welches bei einer Länge von 21,35 m und einer Breite von 2,05 m eine Tragfähigkeit von 32 T. besass; und da der Betrieb mit diesem Fahrzeuge gewiss günstige Resultate geliefert hat, so ist denn auch wohl mit Sicherheit anzunehmen, dass diesem bald mehr in solcher Weise erbaute Kühne gefolgt sind.

Allein der Anwendung des Eisens zum Schiffbau standen doch immer noch besondere Schwierigkeiten entgegen, weil es derzeit noch keine Walzwerke gab und die im Allgemeinen zur Verwendung kommenden Platten durch Hämmern beschafft werden mussten. Da man nun erst mit dem Anfange dieses Jahrhunderts begonnen hatte, die für die Dampfkessel zu verwendenden Platten durch Walzwerke herzustellen und dann viel später noch Winkel- und andere Façonisen durch Walzen zu formen, so bleibt wohl zu vermuthen, dass bei den ersten Versuchen das Eisen nur in Form von Platten, die zur Aussenhaut dienten, in Verwendung gekommen ist, und dass die Spanten und andere Verbindungstheile des Fahrzeuges noch aus Holz bestanden. Nachdem jedoch mit der Zeit die Walzwerke im Stande waren, auch Winkelseisen in den verschiedenen Formen zu walzen, konnte auch mit dem Bau der Fahrzeuge aus Eisen raschere Fortschritte gemacht werden, die sich aber trotzdem über eine längere Zeit hinaus doch nur auf kleine Canalboote beschränkten.

Erst im Jahre 1821 fand die Anwendung des Eisens durch die Erbauung des Dampfschiffes »Aaron Manby«, dessen einzelne Theile in dem Eisenwerke Horsley & Co. in Staffordshire hergestellt, nach London geschickt und dort zusammengesetzt wurden, sowie dessen erfolgreiche Fahrt von der Themse nach Havre, wo es auf der Seine bis nach Paris hinauf viele Jahre hindurch gute Dienste geleistet hat, eine allgemeine Beachtung. Der Einführung des Eisens zum Bau der Seeschiffe war dadurch die Bahn gebrochen, und wenn auch zuerst manche Vorurtheile dagegen zu besiegen und viele sich daran knüpfende Mängel zu beseitigen waren, so sind alle diese Hindernisse doch in kurzer Zeit überwunden worden und begann von nun an sich die neue Aera des Eisenschiffbaues zu entfalten.

Diesem ersten Schiffe folgten daselbst bald mehrere in ähnlicher Grösse und gaben die Veranlassung dazu, dass auch andere Werften sich solchen Unternehmungen anschlossen. Im Jahre 1831 wurde von Macgregor Laird in Birkenhead ein Dampfer erbaut, dessen Länge 21,35 m, Breite 3,97 m und Tiefe 1,98 m betrug. Dieses kleine Fahrzeug mit einem Tiefgange von nur 1,07 m und einer Maschine von nominell 18 Pferdekraft, mit Namen »Albarkah«, wurde einer Expedition nach Westafrika beigegeben, um den Niger zu erforschen. Es kam nach einer allerdings langen Reise glücklich daselbst an und überwand neben dem Vorurtheil, das noch immer gegen das Baumaterial bestand, auch gleichzeitig dadurch alle Befürchtungen, welche man bis dahin gegen flachgehende Schiffe für Seereisen gehabt hatte.

Der Erfolg dieses kleinen Dampfers führte im Jahre 1833 zu dem Bau des »John Randolph« von 250 Tons und 1834 zu dem des »Garry Owen« von gleicher Grösse, welcher Dampfer das erste eiserne Schiff war, das mit den von C. W. Williams erfundenen wasserdichten Schotten versehen wurde. Weiter folgten im Jahre 1837 der »Rainbow« von 590 Tons und im Jahre 1839 die »Nemesis« von 660 Tons. In Schottland wurde 1841 von Tod und M'Gregor die damals wegen ihrer Geschwindigkeit berühmte »Princess Royal« erbaut, welche bei einer Länge von 59,5 m, einer Breite von 7,95 m und einer Tiefe von 5,12 m eine Grösse von 800 Tons besass, sowie mit einer Maschine von nominell 400 Pferdekraft ausgerüstet war. Schliesslich sei hier noch erwähnt, dass im Jahre 1838 von Jackson & Jordan in Liverpool der »Iron-Sides« erbaut wurde, welcher als das erste eiserne Segelschiff von grösseren Dimensionen sofort einen günstigen Erfolg erzielte.

Immer weiter dehnte man die Länge der Schiffe von nun an aus; so wurde auf einer Werft in Bristol 1839 mit dem Bau des »Great Britain« begonnen, dessen Länge bereits 87,23 m, Breite 15,56 und Tiefe 9,91 m betrug, bei einem Raumgehalt von 3443 R.-T.-Br. und dessen Maschine 1000 nominelle Pferdekraft besass. Nach mehrfachen Veränderungen, die während der Erbauung des Schiffes daran vorgenommen wurden, verzögerte sich jedoch die Vollendung desselben, und es wurde erst am 19. Juli 1843 vom Stapel gelassen. In der nachfolgenden Abhandlung wird noch Ausführlicheres darüber erwähnt werden.

Unter den nun weiter nachfolgenden Bauten ist hier noch jenes Riesenschiffes zu erwähnen, welches unter dem Namen »Leviathan« in den Jahren 1857 und 58 von J. Scott Russel & Co. in Millwall bei London aus Eisen nach dem Zellensystem erbaut wurde. Dasselbe hatte eine Länge von 207,25 m, eine Breite von 25,21 m und eine Tiefe bis zum obersten Deck von 14,70 m, mit einem Raumgehalt von 18916 R.-T.-Br. und 13344 R.-T.-N. Zur Fortbewegung kamen sowohl Räder als Schraube in Anwendung, die Maschine für ersteren Motor besass 1000 und für den letzteren 1600 nominelle Pferdekraft. Das Schiff wechselte während der Erbauung schon seine Eigenthümer und wurde schliesslich unter dem Namen »Great Eastern« fertiggestellt.



Der ursprüngliche Zweck des Schiffes war, als Concurrent gegen den v. Lesseps der Zeit unternommenen Suezcanal aufzutreten, indem dasselbe, ohne irgend einen Zwischenhafen anzulaufen um Kohlen einzunehmen, die Reise um das Cap der guten Hoffnung nach Ostindien und Australien, ohne Unterbrechung ausführte. Diese Fahrten kamen aber nicht zu Stande, und musste das Unternehmen als ein verfehltes angesehen werden; jedoch erfüllte das Schiff in anderer Beziehung noch ausgezeichnete Dienste, indem mit demselben das erste Kabel über den Atlantischen Ocean glücklich gelegt wurde, zu welchem Zwecke sich wohl derzeit kaum ein anderes Schiff geeignet hätte. Die meiste Zeit seines Bestehens lag es unthätig im Hafen von Milford, bis es schliesslich vor mehreren Jahren abgebrochen und das Material als altes Eisen verkauft wurde.

Wenngleich dieses Schiff seiner gewaltigen Grössenverhältnisse und seines bedeutenden Tiefganges wegen bei einer verhältnissmässig geringen Geschwindigkeit von kaum 12 Meilen pro Stunde sich als zu keinem commerciellen Unternehmen brauchbar ergab, so wurde doch dadurch der Beweis geliefert, wie zweckmässig das Eisen zur Erbauung grosser Schiffe sich bewährt und wie solche aus Holz nie zur Ausführung hätten gelangen können.

So entfaltete sich mit der Zeit der Eisenschiffbau in England und Schottland in überraschender Weise, viele Werften wurden nur für diesen Zweck in Verbindung mit einer Maschinenfabrik angelegt, und die grosse Anzahl der dort alljährlich fertiggestellten Schiffe aller Art ist als ein Beweis anzusehen, wie rasch und mit welchen stetigen Fortschritten sich dieser Industriezweig dort ausgebreitet hat.

Während ein solcher Aufschwung im Eisenschiffbau auf den englischen Werften sich entwickelte, verging anfänglich eine längere Zeit, bis dieses neue Bausystem auch in Deutschland zur Anwendung kam. Erst am Schlusse der dreissiger Jahre wurde in Hamburg auf einer der Werften des vormaligen Grasbrooks am rechtsseitigen Ufer der Elbe mit dem Bau der ersten eisernen Schiffe begonnen, und zwar durch die Herren Gleichmann & Busse, welche daselbst eine Maschinenfabrik errichtet hatten. Es sind allerdings nur wenige Schiffe auf deren Werft erbaut worden, u. A. ein Seedampfer »Willem I.« für Holland, ferner ein Flusssampfer »Alexandrine« (der später unter dem Namen »Phönix« viele Jahre zwischen Hamburg und Harburg fuhr) sowie noch einige andere Raddampfer von verschiedener Grösse.

Ob an einem anderen Platze in Deutschland schon früher Flussschiffe aus Eisen erbaut worden sind, mag hier unerörtert bleiben, jedenfalls steht aber mit Sicherheit fest, dass der auf der erwähnten Hamburger Werft erbaute eiserne Dampfer als das erste Seeschiff angesehen werden muss, dass aus solchem Material in Deutschland hergestellt worden ist.

Die zweite Werft für Eisenschiffbau in Deutschland wurde im Jahre 1851 von den Herren Fruchtenicht & Brock in Grabow bei Stettin angelegt, allerdings nur in kleinen Verhältnissen. Sie erbaute unter andern den Dampfer »Divenow«, der noch bis vor Kurzem in ordnungsmässiger Beschaffenheit die Oder befuhr. Aus diesen Anfängen entwickelte sich aber nach und nach ein grossartiger Betrieb, der jetzt sich als »Stettiner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft Vulcan« in seinen Leistungen durch die Erbauung von Schiffen der Kriegs- und Handelsmarine aller Art und Grösse einen höchst ehrenvollen Ruf erworben hat.

Weiter wurde ungefähr zur selben Zeit von Herrn A. Tischbein an der Warnow bei Rostock eine Werft für Eisenschiffbau errichtet. Auf derselben wurden im Jahre 1853 die beiden Schraubendampfer »Erbgrossherzog Friedrich Franz« und »Grossfürst Constantine« erbaut, welche Fahrten zwischen Rostock und St. Petersburg ausführten, von denen ersterer später verlängert unter dem Namen »Amsterdam« unter

holländischer Flagge eine lange Zeit zwischen Hamburg und Rotterdam fuhr und erst vor einigen Jahren verloren gegangen ist. Auch wurde auf dieser Werft Ende der fünfziger Jahre ein Hilfsschraubenschiff, als Bark getakelt, erbaut, das mehrere Reisen zwischen Hamburg und Brasilien ausführte. Die Rostocker Werft wurde mehrfach erweitert und steht heute unter dem Namen »Neptunwerft« in blühendem Betriebe.

Die jetzigen beiden Schiffswerften von F. Schichau in Elbing und Danzig sind aus einer kleinen Maschinenfabrik hervorgegangen, die Anfang October 1837 von Ferdinand Schichau in Elbing begründet wurde. Schon nach vier Jahren wurde daselbst ein Dampfbagger, der erste in Deutschland, erbaut und im Jahre 1855 ein grösserer Schrauben-Seedampfer »Borussia«. 1877 wurde das erste Hochsee-Torpedoboot für die russische Regierung daselbst fertiggestellt, und die Erbauung solcher Fahrzeuge ist eine besondere Specialität der Werft geworden, in deren vorzüglicher Herstellung dieselbe sich einen ganz bedeutenden Ruf erworben hat. Im Jahre 1891 wurde für den Bau grosser Schiffe aller Art die Werft in Danzig in Betrieb gestellt.

Im Jahre 1854 wurde die Werft von Möller & Holberg in Stettin angelegt, die auch jetzt noch als eine Actien-Gesellschaft in ihren Leistungen hoch angesehen dasteht.

Im Jahre 1855 wurde die der Firma I. C. Godeffroy & Sohn gehörnde, am Reiherstieg bei Hamburg belegene und nur für Holzschiffbau eingerichtete Werft in eine solche ausschliesslich für den Bau eiserner Schiffe umgeändert, welcher Betrieb sich in kurzer Zeit zu einem grossen Umfange entwickelte; unter andern wurde hier auch im Jahre 1858 das erste in Deutschland erbaute eiserne Segelschiff »Deutschland« von 838 R.-T. erbaut. Da aber die Tiefenverhältnisse des Fahrwassers, an dem die Werft lag, nicht lange mehr der zunehmenden Grösse der Schiffe entsprechen konnten und dadurch die Ausdehnung des Betriebes beeinträchtigen mussten, so wurde dieselbe im Jahre 1863 nach einem Platze auf dem Kleinen Grasbrook am linksseitigen Ufer der Norder-Elbe verlegt, wo die Werft unter dem Namen »Reiherstieg-Schiffswerft und Maschinenfabrik« noch jetzt in hoher Blüthe steht.

(Schluss folgt.)

## Neue Anlagen für die Schifffahrt in Argentinien.

### 1) Kriegshafen zu Puerto Belgrano bei Bahia Blanca im Süden der Provinz Buenos-Aires.

Nachdem sich Argentinien in Rücksicht auf das gespannte Verhältniss mit Chili in England und Frankreich einige grosse Panzerschiffe angeschafft hat, ist der Besitz eines Kriegshafens eine dringende Nothwendigkeit geworden. Diese Schiffe haben einen derartigen Tiefgang, dass sie weder in Buenos-Aires noch in La Plata einlaufen können. Sind diese beiden Häfen nur zugänglich für Schiffe von 22—24' Tiefgang, so haben sie ausserdem den Nachtheil, dass sie am Strome liegen und vom Ocean durch die gefährliche Sandbank von Punta India an der Mündung des Rio de La Plata getrennt sind. Die Argentinischen Kriegsschiffe müssen ausserhalb der genannten Bai bei Punta Piedras in offener See ankern oder bei Puerto Belgrano, wie der beinahe ungeschützte Eingang der Bai von Bahia Blanca genannt wird.

Zur Reparatur müssen die Kriegsschiffe demnach das Trockendock in Montevideo oder gar europäische Häfen benutzen. Es beschloss daher die Regierung von Argentinien einen Kriegshafen bei Puerto Belgrano durch Holländische Ingenieure zu erbauen. In 18 km Entfernung von der Stadt Bahia Blanca und an der Bai desselben Namens gelegen, wurde dieser Punkt sowohl wegen des günstigen Klimas wie aus strategischen

Gründen als am geeignetsten zur Anlage des neuen Hafens auszuwählen. Das Fahrwasser nach See, stets für Schiffe jeden Tiefgangs zugänglich, läuft dicht längs der mit Dünen bedeckten Küste, von welcher die sieben in Bau begriffenen Forts das ganze Fahrwasser beherrschen können.

Auf dem flachen Seestrande wird das Trockendock innerhalb eines durch Dämme abgeschlossenen Raumes erbaut. Die Abmessungen desselben sind: Länge 200 m, obere Breite 27 m untere Breite 22 m, Tiefe 7 m unter gewöhnlichem Hochwasser. Die Verbindung des Docks mit dem tiefen Fahrwasser soll durch einen 3 km langen Canal hergestellt werden. Ausser dem Trockendock sind noch geplant: offene und geschlossene Hafenbassins, kleinere Docks für Reparaturen und Ausrüstung, Schiffshellinge usw. und ferner: Werkstätten, Speicher, Steinkohlenlager, Wohnungen, Bureaus, Casernen, Hospital usw.

Die Kosten des Trockendocks mit Canal sind zu 25 1/2 Mill. Mark, die der ganzen Anlage zu 51 Mill. Mark veranschlagt. Das Trockendock soll Ende 1900 fertiggestellt sein.

## 2) Canal von Martin Garcia.

Der Rio de la Plata, in welchen 2 grosse Ströme, der Parana und der Uruga ausmünden, ist eine untiefe, mit vielen Ränken bedeckte Wasserfläche. Die beiden genannten Ströme sind für die Republik von der grössten Bedeutung. Die Fahrt auf ihnen wird in hohem Masse durch die Barre erschwert, weshalb deren Entfernung eine Zunahme der Schifffahrt zur Folge haben würde. Letztere ist zwar jetzt auch schon bedeutend; Rosario hatte in 1894 schon einen Schiffsverkehr von 2700000 t. Die Schiffe müssen alle über die Barre, wodurch viel Aufenthalt entsteht.

Es hat lange gedauert, bis die Regierung sich entschloss, die Verbesserung der Barre in die Hand zu nehmen, weil die Arbeiten dazu sehr schwierig und kostspielig sind. Jetzt ist der erste Schritt in dieser Richtung gethan und durch Gesetz beschlossen, die Arbeiten in Angriff zu nehmen.

Von dem Hafen Buenos Aires bis zur Ausmündung des Parana wird eine genaue Betonung des Fahrwassers durch 56 Leuchtbojen (System Pinsch) stattfinden. Zur Verbesserung des Fahrwassers sollen 1700000 cbm ausgebaggert werden.

Das Material wird vorerst aus 60 Leuchtbojen, einer dazu gehörenden Gasfabrik und 2 Dampfern zur Füllung der Bojen mit Gas bestehen; ferner aus einer Ponton-Semaphore, welche auf der untiefsten Stelle liegen und die Wassertiefe anzeigen soll. Die Bojen und Semaphore in Verbindung mit der Baggerung werden den Zustand sehr verbessern und die Fahrt auch bei Nacht ermöglichen, was von grosser Wichtigkeit ist. Die Wasserstände auf dem Strome sind nämlich sehr wechselnd, von 4 m über bis 1,70 m unter Niedrigwasser. Für die Schiffe ist es daher von grösster Wichtigkeit, jeden Augenblick benutzen zu können, um die Barre zu passiren — daher auch der Nutzen der Betonung und der Semaphore, wodurch das Fahrwasser und die Wassertiefe stets zu erkennen sind.

Im Uebrigen sind erforderlich: ein Dampfbagger mit einer Leistungsfähigkeit von 500 cbm stündlich, welcher diese Masse selbst ladet und 500 m wegdrücken kann; 3 Dampf-Saug- und Druckbagger à 250 cbm Inhalt und 1 Schleppdampfer. Dieselben werden in Holland gebaut, wie auch die Ausführung der Verbesserungen Holländischen Ingenieuren übertragen ist.

## Schiffbau.

**Stapellauf.** Am 16. December lief von den Howaldtswerken, Kiel, der »Oscar Frederik«, Stapelnummer 326, Eigenthum der Firma A. Johnson & Co., glücklich vom Stapel. Der Dampfer ist das grösste Handelsschiff, welches seither auf

den Werften an der Kieler Förde erbaut worden ist und das grösste Fahrzeug der schwedischen Handelsmarine. Mit seinem Displacement von 9500 T. kommt es nahezu unsern grössten Panzern gleich. Grössenverhältnisse: 122 m × 15,8 m × 6,3 m Tragfähigkeit 6500 Geschwindigkeit 10 Knoten, Maschine Triple-Expansion, 1800 Pferdekraft, Thurmdecktyp, Doppelboden Tank von 1500 T. Inhalt, 10 Dampfwinden sind vorgesehen, welche die Ladung, die hauptsächlich schwedisches Erz sein wird, in längstens 54 Stunden entlösen sollen. Das Schiff wird mit einer grossen Zahl technischer Neuerungen ausgerüstet werden.

**Stapellauf.** Der neue Dampfer »Schwarzenfeld« für die deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« lief am 16. December auf der Werft der Herron Wigham Richardson & Co., Newcastle o. T. glücklich vom Stapel.

## Vermischtes.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—30. Nov. 1899 und 1898 folgende Seeschäden gemeldet worden: Totalverluste erlitten 31 Dampfer, 99 Segler 1898 und 26 Dampfer, 81 Segler 1899, Beschädigungen: 488 Dampfer, 302 Segler in 1898 und 438 Dampfer und 300 Segler 1899. Nach Flaggen geordnet gingen im November 1899 folgende Schiffe verloren: Amerikanische 3 Dampfer, 3 Segler; belgische 1 Dampfer, 1 Segler; britische 11 Dampfer, 27 Segler; dänische 1 Dampfer, 3 Segler; deutsche 2 Dampfer, 4 Segler; französische 1 Dampfer, 2 Segler; italienische 4 Segler; mexikanische 2 Dampfer; niederländische 2 Segler; norwegische 5 Dampfer, 6 Segler; portugiesische 2 Segler; russische 12 Segler; schwedische 12 Segler und unbekannt 3 Segler.

**Der Schiffsverkehr von Kopenhagen (1892—1898).** Der Schiffsverkehr hat seit der im Jahre 1894 erfolgten Eröffnung des Freihafens von Kopenhagen an diesem Handelsplatz beständig zugenommen. Im Jahre 1895 verkehrten in Kopenhagen (einschl. Freihafen) 17181 Schiffe, darunter 8705 Dampfer, 1896: 18769 Schiffe (darunter 9794 Dampfer), 1897: 20571 Schiffe (darunter 10395 Dampfer) und 1898: 24116 Schiffe (darunter 11075 Dampfer). Im Verlauf von vier Jahren ist hiernach die Zahl der Schiffe um 6935 gestiegen. Der Schiffszahl entsprechend ist auch der registrierte Tonnengehalt gewachsen; er betrug 1895: 2911246, 1896: 3130682, 1897: 3845779 und 1898: 4365717. Im Jahre 1892 bezifferte sich der Schiffsverkehr auf 18335 Schiffe mit 2511551 Tonnen, 1893: 17095 Schiffe mit 2518745 Tonnen und 1894: 17832 Schiffe mit 2911341 Tonnen.

**Die Schifffahrt von Sevilla (1897/1898).** Im Hafen von Sevilla verkehrten in der Periode 1897/1898 1208 Fahrzeuge, und zwar 748 Dampfer und 460 Segelschiffe; der Gesamttonnengehalt der Fahrzeuge betrug 764097 t. An der Spitze des Verkehrs steht Spanien mit 869 Schiffen, es folgen Grossbritannien (264 Schiffe), Schweden und Norwegen (20 Schiffe) und Deutschland (15 Schiffe). Der Antheil der übrigen Länder an dem Schiffsverkehr ist unerheblich. Bemerkenswerth ist, dass neuerdings ein grösserer englischer Dampfer den Guadalquivir hinaufgedampft ist, wodurch der Beweis geliefert wurde, dass auch grössere Seeschiffe ohne Gefahr Sevilla anlaufen können.

**Förderung der deutschen Schiffsclassificationen.** Eine für die Schifffahrt sehr wichtige Ausgabe (20 000 M.) erscheint in dem Reichsetat für 1900 zum ersten Male bei den laufenden Ausgaben unter dem Titel »zur Förderung der deutschen Schiffsclassification«. Thatsächlich ist die gleiche Summe bereits seit dem Jahre 1889 alljährlich aus anderen Fonds verausgabt worden. Seit dem Jahre 1895/96 wurde dieser Betrag alljährlich als einmalige Ausgabe in den Etat eingestellt. Nunmehr erklärt die Reichsregierung, dass sich schon jetzt diese Summe als dauernd notwendig erkennen lasse und dass namentlich die in den verflossenen dreizehn Jahren erfreulich fortgeschrittene deutsche Schiffsclassification im Wettbewerbe mit den ausländischen Anstalten einer solchen dauernden Unterstützung zur Wahrung ihrer errungenen Stellung bedürfe. Die Anstalt sei durch ihre begutachtende Thätigkeit für die Reichsverwaltung in allen das Schiffsbauwesen und die Ausrüstung der Seeschiffe betreffenden Fragen und durch die Mitwirkung bei der Ueberwachung der Schiffahrtsbetriebe seitens der See-Berufs-Genossenschaft zu einem schwer entbehrlichen Organe für die Durchführung der auf die Sicherheit des Schiffsverkehrs abzielenden behördlichen Massnahmen geworden, so dass es im allgemeinen Interesse liege, dieser Anstalt durch Einstellung der erforderlichen Mittel in die dauernden Ausgaben einen festen Bestand zu sichern und in Zukunft die weite Entwicklung, namentlich in Betreff der Organisation im Auslande fördern zu können.

**Qualabgaben in Rumänien.** Nach einem neuerdings erlassenen Reglement wird von allen Fahrzeugen, welche in den rumänischen Häfen die auf Gemeinde- od. Staatskosten erbauten Quais benutzen, ohne Unterschied der Flagge, der Herkunft und der Ladung eine feste Quaigebühr von 20 Bani erhoben und zwar für die Registerton, soweit die See- oder Flussschiffe feste oder flüssige gleichartige Waaren, wie Bodenproducte, Salz, Kohlen, Holz, Steine, Sand, Petroleum u. dergl. von oder auf Quais ganz oder theilweise ein- oder ausladen, und für die Gewichtstonne, sofern die Schiffe nach einem festen Plan in allen Häfen Cabotageoperationen machen und Waaren in Ballen, Kisten, Säcken, Fässern u. dgl. befördern. Von diesen Gebühren sind nach den vom Reichsamt des Innern zusammengestellten Nachrichten für Handel und Industrie u. A. befreit: die Kriegsschiffe, die Fahrzeuge der europäischen Donaucommission, die Post- und Personenschiffe, die Schiffe welche zu ihrer Versorgung Kohlen in den allgemein bekannten Mengen einnehmen.

## Kleine Mittheilungen.

In einer Versammlung von Vertretern grosser Rhedereien und hervorragender Industrieller unter dem Ehrenvorsitz des Erbrossherzogs von Oldenburg wurde am 17. December die Gründung eines Vereins zur Ausbildung junger Seeleute für die Kriegs- und Handelsmarine beschlossen. Ein Commissar der Reichsregierung nahm an den Verhandlungen theil. Die Constituirung des deutschen Schiffschiffsvereins soll am 12. Januar in Berlin erfolgen.

Wie mitgetheilt wird, hat der in Hamburger Fachkreisen bekannte Schiffingenieur H. Brinckmann in Hamburg ein Drucklager auf Rollen oder Kugeln erfunden. Mit demselben wurde bei der Probefahrt ein Geschwindigkeitsgewinn von 12% nachgewiesen; infolge der fast gänzlich aufgehobenen Reibung ist die Kohlenersparniss gross und der Oelverbrauch erheblich reducirt. Jedes Warmlaufen oder gar Schmelzen dieses Rollendrucklagers ist ausgeschlossen. Mehrere grössere Rhedereien haben sich der Sache bereits bemächtigt.

## Kaiser Wilhelm-Canal.

### Betriebsergebnisse im Monat November 1899.

Mitgetheilt durch Gläfecke & Hennings, Schiffsmakler,  
Brunsbüttelkoog — Hamburg — Holtenau.  
(Nach Ermittlungen des Kaiserlichen Kanalamts Kiel.)

Es passirten den Canal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft . . .	} 1083 mit 301 627 N.-R.-T.
do. geschleppt . . . . .	
Segler, geschl. o. m. eigener Kraft	} 1308 „ 67 285 „
Leichterfahrzeuge . . . . .	
zusammen	2391 „ 368 912 N.-R.-T.

Von den Dampfern fuhrten unter

deutscher Flagge . . . . .	808 Fahrzeuge mit 166 851 N.-R.-T.
britischer „ . . . . .	58 „ „ 40 135 „
dänischer „ . . . . .	70 „ „ 27 093 „
schwedisch. „ . . . . .	83 „ „ 28 569 „
norwegisch. „ . . . . .	40 „ „ 21 186 „
französisch. „ . . . . .	— „ „ — „
russischer incl. finn. „ . . . .	16 „ „ 11 849 „
div. Flaggen . . . . .	8 „ „ 5 941 „

Es hatten einen Tiefgang

von weniger als 5,9 m. . . .	2230 Schiffe
„ 6 m bis 8,5 m . . . . .	15 „

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang . . . .	9 Std. 54 Min.
„ „ „ 5,5—6,9 „ „ . . . . .	16 „ 18 „
„ „ „ 7,0—8,5 „ „ . . . . .	20 „ 42 „
„ Schleppzüge . . . . .	39 „ 22 „

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug

in Brunsbüttel eingehend	24 Min.
„ „ ausgehend	15 „
„ Holtenau eingehend	18 „
„ „ ausgehend	15 „

Betriebserschwerender Nebel herrschte an 6 Tagen.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 14. December abgehaltenen gut besuchten Versammlung wurden zunächst 4 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen lagen eine Reihe von Schreiben von Mitgliedern vor. Es wurde zunächst über die Abhaltung eines Weihnachtsfestes verhandelt, welches an einem näher zu bestimmenden Tage zwischen Weihnachten und Neujahr stattfinden soll und ein Festausschuss gewählt. Hierauf wurde das fünfte Rundschreiben vom Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins, Herrn Geheimrath Sartori, vorgelesen und die Stellungnahme zu den einzelnen Punkten der Tagesordnung des demnächst abzuhaltenden Vereinstages bestimmt. Zu Punkt 1 »Heimischungsgesetz« bearrt auch die heutige Versammlung auf dem Standpunkt eines früheren Beschlusses, dahingehend, dass entweder dem heimzuschaffenden Gefangenen Begleiter mitgegeben werden müssten, welche die Verantwortlichkeit für die richtige Ablieferung zu übernehmen hätten, oder es würden derartige Begleiter nicht mitgegeben, dann aber sei der Capitän von jeder Verantwortlichkeit frei, da der Letztere unter heutigen Verhältnissen unter keiner Bedingung für die richtige Ablieferung verantwortlich gemacht



werden könne. Bei Punkt 3 »Internationale Dampfertrouen«, beharrt die Versammlung ebenfalls auf dem schon früher vertretenen Standpunkte, dass solche Routen nicht zu empfehlen seien, da in Fällen von Stürmen und Nebel die langsam laufenden Schiffe Gefahr liefen, von den schnelleren überrannt zu werden. Bei Punkt 4 »Schulschiffe«, war auch die heutige Versammlung einstimmig der Meinung, dass nur allein auf Segelschiffen ein tüchtiger Seemann ausgebildet werden könnte, dass daher vor allen Dingen der Schiffsjungenzwang für diese Schiffe eingeführt werden müsse. Man war in der Versammlung allgemein der Ueberzeugung, dass allerdings heute noch die Möglichkeit existire, eine genügende Anzahl von Seeleuten auf Segelschiffen auszubilden, es sei Sache der Segelschiffsrheder sich mit den Dampfschiffsrhedereien und der Regierung, die beide von der besseren Ausbildung der Seeleute Vortheil zögen, über Ersetzung der ihnen durch die Ausbildung erwachsenen Unkosten auseinanderzusetzen. Verlesen wurden sodann die Referate über die beiden letzten Versammlungen des Vereins Deutscher Seeschiffer und es wurde mit Genugthuung festgestellt, dass auch diese Körperschaft sich in ähnlicher Weise über die Schulschiffe geäußert habe; es sei zu hoffen, dass Vorschläge, die eine Verminderung der Tüchtigkeit deutscher Seeleute im Gefolge haben würden, abseits der Reichsregierung eine Berücksichtigung nicht fänden. Nachdem hierauf noch einige Ersatzwahlen zum Verwaltungsrath vorgenommen waren, wurde die Versammlung geschlossen.

## Büchersaal.

**Deutsch-Nautischer Almanach.** Illustriertes Jahrbuch über Seeschifffahrt, Marine und Schiffbau für das Jahr 1900. Herausgegeben von G. Lehmann-Felskowski. Verlag R. Boll, Berlin NW. Preis M 3.50.

Wie das von dem gleichen Verfasser herausgegebene Prachtwerk »Vollampf voraus! Deutschlands Handelsflotte und Schiffbau in Wort und Bild,« zum ersten Mal in populärer Weise einen umfassenden Ueberblick über unsere Handelsflotte und unseren Schiffbau gewährte, so ist der Herausgeber auch im vorliegenden Werk bemüht gewesen, etwas Neues zu schaffen. Der Almanach soll den ersten Band zu einer Chronik der deutschen Seeschifffahrt, der Marine und des Schiffbaues bilden. Sachlich geordnet und in einzelne Capitel getheilt, ziehen in chronologischer Reihenfolge unter dem Gesamttitel »Ein Jahr deutscher Seeschifffahrt« die bemerkenswerthesten Ereignisse des Seefahrt-Jahres an uns vorüber. Sehr willkommen ist ferner die Sammlung der neuesten Gesetze und Verordnungen auf maritimem Gebiet, wie eine Auslese wichtiger Seeamts- und Reichsgerichtsentscheidungen. Des Ferneren finden wir zum ersten Mal in dem Buch eine Rang- und Dienstaltersliste der Capitäne, Officiere und Ober-Maschinisten unserer beiden grössten Schifffahrts-Gesellschaften, der Hamburg-Amerika Linie und des Norddeutschen Lloyd. Eine völlig erschöpfende Inhaltsangabe des Werkes hier zu bringen, ist nicht möglich, dazu ist es zu viel. Es sei daher nur einiges erwähnt: Die deutsche Handelsflotte. — Rhedereibestand der einzelnen Hafenplätze. — Die deutschen Actien-Rhedereien und ihre Betriebsergebnisse. — Welthandelsflotte und die Betheiligung der deutschen Flotte an dieser. — Der Gesamtverkehr der Seeschiffe in deutschen Häfen. — Neue Hafenbauten. — Die Thätigkeit der Seemannsämtler. — Neue Canäle. — Deutschlands Aussenhandel. — Neue Gesetze und Hafenbestimmungen in Deutschland und im Auslande. — Schutz des Privateigenthums zur See. — Seeamts-Entscheidungen. — Seerecht. — Connossements-Clauseln. — Die Seeunfälle und

die Schiffsverluste der deutschen Handelsflotte. — Die Schiffsverluste der Welthandelsflotte. — Treibende Wracks. — Die See-Berufsgenossenschaft und der Jahresbericht. — Geschäftsbericht über die Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute. — 33. Jahresversammlung der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. — Die drathlose Telegraphie mit Dienste der Seefahrt. — Vereinssachen. (Jahrestag des Deutsch-Nautischen Vereins. Verbandstag deutscher Seeschiffer-Vereine. Verband deutscher Küstenschiffer. Verein Hamburger Rheder. — Deutscher Verein für internationales Seerecht und die Londoner Conferenz. Deutsches Seemannsheim in London. — Socialpolitisches. — Die Seeschifffahrt des Auslandes. — Uebersicht über die Einrichtung des Lootsenwesens für Seeschiffe in Preussen. — Wir zweifeln nicht, dass dieses vortreffliche und geschmackvoll ausgestattete Werk sich nicht nur bei allen Schifffahrtskreisen einen dauernden Platz alljährlich sichern wird, sondern auch all diejenigen zahlreichen Interessenten des inneren Deutschland, die das Wachsen Deutschlands zur See heute ständig verfolgen, werden in dem Deutsch-Nautischen Almanach einen werthvollen Chronisten finden.

**Handelsstrassen und Wasserverbindungen von Hankau nach dem Innern von China** von H. Cordes. Mit einer Karte von China in Steindruck. M 1,00. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin SW12.

In Anbetracht der ausgedehnten Handelsbeziehungen, welche unsere Handelskreise mit China bereits verbinden, wird die Schrift mit obengenanntem Titel besonderes und lebhaftes Interesse finden. Die Arbeit giebt den Interessenten im möglichst knappen Rahmen ein Bild sowohl von der Ausdehnungsfähigkeit der Schifffahrt von Hankau nach dem Binnenlande, als auch von der Bedeutung des im raschen Aufblühen begriffenen Centralmarktes des ganzen westlichen China. Die Broschüre ist speciell auch denjenigen gewidmet, welche ein praktisches Interesse an der Kenntniss des Handelsbezirkes von Hankau haben, das sind unsere Geschäftsleute in China, denen es eine Anregung bieten wird zur weiteren Aufklärung dieser für unsere geschäftliche Entwicklung hochbedeutsamen Productions- und Absatzgebiete. Die übersichtliche Zusammenfassung der vorhandenen Nachrichten dürfte einem actuellen Bedürfnisse entsprechen und der deutschen Handelswelt sehr erwünscht sein.

**Jahrbuch des Deutschen Flotten-Vereins. 1900.** Herausgegeben vom Secretariat des Deutschen Flotten-Vereins. Mit zahlreichen Abbildungen, Tabellen und Karten. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin SW12. Elegant gebunden M 4.—.

Der Deutsche Flotten-Verein, dessen Bestreben darauf gerichtet ist, dem deutschen Volke die Bedeutung einer kräftigen deutschen Kriegsflotte für die Weltstellung des Deutschen Reiches durch Wort und Schrift vor Augen zu führen, tritt mit einer neuen Veröffentlichung vor das deutsche Publicum, die das weiteste Interesse beanspruchen darf. Dieses Buch ist zufolge zahlreicher an das Präsidium des Flotten-Vereins ergangener Anregungen entstanden und gewährt ein treffliches Hand- und Nachschlagebuch, das Jedermann sach- und fachgemässe, erschöpfende Auskunft über alle auf die Kriegs- und Handelsmarine bezüglichen Fragen giebt und für jedweden Zweck empfehlenswerth ist: denn der Inhalt des »Jahrbuchs«, das dem Gedanken zur Schaffung einer grossen Flotte indirect nahe tritt, ist ein sehr reicher. Es behandelt u. A. folgende Abschnitte: Deutscher Flotten-Verein. Die Deutschen

Finanzen. — Der Aussenhandel der Nationen. — Stand der Kriegsflotten der Seemächte am 1. October 1899. — Die Marine-Budgets aller Staaten. — Die Kriegsflotten der Welt (namentliche Aufzählung sämtlicher Kriegsschiffe aller Staaten mit Abmessung, Armirung u. s. w.) — Die Laufbahnen in der Kaiserlichen Marine mit Eintrittsbedingungen, Avancementsverhältnissen, Gehältern und Löhnung für alle Personen des Soldatenstandes und sämtliche Beamten, sowie Pensionstabellen. — Die Laufbahnen in der Handelsmarine. — Verschiedene, den Weltverkehr betreffende Karten. — Die Handelsflotten der Welt. — Die Rhedereien Deutschlands. — Die deutschen Werften, Hellinge und Docks. — Die Fischerflotten der Welt. — Skizzen der neueren Kriegsschiffe aller Nationen. — Sachregister. Sind die Finanzen des Reiches derart, dass die Schaffung der Flotte möglich, so legen die Tabellen über den Handel, die interessanten Gegenüberstellungen aller Flotten etc. Beweis dafür ab, wie nöthig eine grosse Flotte für Deutschland ist. Das »Jahrbuch des Deutschen Flotten-Vereins« ist nach Form, Ausstattung und Preis ganz dazu angethan, weiteste Verbreitung in allen Schichten des deutschen Volkes zu finden.

**Um die Erde mit S. M. S. „Leipzig“ zur Flaggenhissung in Angra-Pequena.** Nach Tagebüchern und mit 46 Illustrationen des Corvetten-Capitäns a. D. E. Kohlhauser. Herausgegeben von H. de Méville. Verlag der Hofbuchhandlung von Karl Siegmund, Berlin.

Der Herausgeber führt uns in anregender Form in den Schiffsdienst an Bord eines Kriegsschiffes ein; er macht uns mit allen Einzelheiten desselben bekannt. Ferner werden dem Leser in dem Werk Bilder aus dem deutschen Kriegsschiffsleben geboten, aus einer Zeit, in welcher man in unserem Vaterlande anfang, sich daran zu erinnern, dass das geeinte Deutschland nicht länger zur Seite stehen dürfe, wenn andere Völker den Erdball untereinander theilen, dass vielmehr auch ihm ein »Platz an der Sonne« gebühre. Die africanischen Colonien waren die ersten Früchte dieses Entschlusses, der der jungen deutschen Kriegsflotte Gelegenheit gab, ihren Werth zu zeigen. Am 7. August 1884 hissten S. M. Kreuzerfregatten »Leipzig« und »Elisabeth« in Angra-Pequena die deutsche Flagge, und zwar kam die erstere von einer fast zweijährigen Weltreise dorthin. Preis geb. M 4.—.

**Ahoi! Deutsche Meereslyrik.** Von Maximilian Bern. Mit zahlreichen Original-Illustrationen des Marinemalers C. Schön. Verlag der Hofbuchhandlung von Carl Siegmund in Berlin. Preis geb. M 4.—.

Maximilian Bern, der feinsinnige Lyriker und Novellist, dessen bisherige vielgerühmte Anthologien sich im Publikum grosser Beliebtheit erfreuen, hat es unternommen, in »Ahoi!« das Schönste zu vereinigen, was die deutsche Meereslyrik an Bekanntem und völlig Neuem aufweist. Sehr gelungen wie die überaus geschmackvolle Auswahl ist entschieden auch die Anordnung der Gedichte. Ob die so schwungvolle allgemein gehaltene Einleitung »Thalatta! Thalatta!«, die Meeresstimmungen und die allerlei Schicksale und Heldenthaten zur See handelnden Balladen oder aber die Abtheilungen Schiffersagen, Festtage in See, die Todten im Meere, Seelente etc. ins Auge gefasst werden, jeder einzelne Abschnitt erscheint gleich vortrefflich ausgestaltet. Das Aktuellste bietet der Verfasser in den beiden letzten Abtheilungen »Deutsche Flagge! Deutsche Flotte!« und »Gedenkblätter und Widmungen«. Hier gewähren die mit grossem Fleiss, mit bewundernswerther Sachkenntniss und Gewissenhaftigkeit aus frischen Quellen und ganz aus unserer Zeit heraus geschöpften Dichtungen weit mehr als einen litterarischen Genuss; hier gewinnt das reichhaltige Buch eine allgemeine nationale Bedeutung.

**Der „Nie genannte Steuermann“.** Nähere Erklärungen und Ergänzungen zu verschiedenen dunklen Berichten über das Thun und Treiben eines wohlbekannten Hamburger Seemanns. Humoristische Vorse von \*.?. Verlag von Eckardt & Messtorff, Hamburg, Preis M 1.—.

Ein eigenartiges, höchst originelles Werk hat der ungenannte Verfasser des »Nie genannten Steuermann« geschaffen. In Reimform schildert er den Lebenslauf eines aus altem österreichischen Adelsgeschlecht stammenden jungen Mannes, der zur See geht, die hamburger Steuermannsschule besucht und schliesslich seine an Abwechselungen reiche Laufbahn als österreichischer Grossgrundbesitzer und Gatte der Tochter eines hamburgischen Schlafbaases beschliesst. Ehe er aber dieses sich selbst gesteckte Ziel erreicht, sind grosse Schwierigkeiten zu überwinden. Wie es schliesslich mit Hilfe eines gewandten Paters gelingt, Herr aller Widerwärtigkeiten zu werden, das erzählt uns der Autor in höchst gelungener Weise. Das ganze Buch ist von einem köstlichen, im wahren Sinne des Wortes urwüchsigen Humor durchweht. Bei Schilderung einzelner Begebenheiten, wie beispielsweise bei der Entdeckung, dass in den Adern der alten Schlafbaasfamilie, der Oripensnapp und Bussenschott, adeliges Blut fliesst und gelegentlich eines Zwiesgesprächs, in dem die Leiden eines Steuermanns gestreift werden, zeigt sich der Humorist als geistvoller Satiriker, der scharf ist, ohne ätzend und verletzend zu sein. Obgleich hier manche ernste, nicht überall gern gehörte Wahrheit ausgesprochen wird, wirkt die Art und Weise, wie es geschieht, in versöhnlicher Form. Wer nicht jeden Sinn für Humor verloren hat, der wird sich köstlich an den gelungenen und launigen Einfällen des Verfassers ergötzen. Aber »Missingsch«, wie Onkel Bräsig sagt, muss man können, um Alles zu verstehen.

## Sprechsaal.

(Eingesandt.)

Bei der grossen Wichtigkeit einer möglichst genauen Lothung ist es mir aufgefallen, dass zum Verschliessen der Glasröhren zum Thomsen'schen Patentloth ein so mangelhaftes Material, wie Siegellack, verwandt wird. Dasselbe ist leicht Stössen ausgesetzt, und ob es auf grösseren Tiefen überhaupt Festigkeit besitzt, den immerhin ziemlich bedeutenden Druck auszuhalten, ist mir noch fraglich. Wenigstens habe ich bei Lothungen auf grösseren Tiefen bis jetzt sehr mangelhafte Resultate mit demselben erzielt. Auch selbst schon in der Nordsee, wo allerdings nachher auch immer eine Beschädigung des Siegellacks constatirt wurde; wenngleich die Röhren anscheinend immer noch luftdicht waren, so waren sie es jedenfalls nicht dem höheren Druck gegenüber gewesen. Oben zugeschmolzene Röhren haben diesen Fehler nicht, sind jedoch bedeutend theurer, da sie, meines Wissens nach, nur einmal gebraucht werden können. Bei dem heutigen hohen Stand der Technik sollte meines Erachtens nach sich doch leicht eine Masse finden lassen, die die nöthige Festigkeit des Verschlusses auch bei hohem Druck garantirt und sich trotzdem beim wiederholten Gebrauch vor dem Füllen entfernen und nachher wieder aufs Neue anbringen liess. Ich verschliesse die Röhren jetzt vor dem Gebrauch am oberen Ende immer noch einmal mit einem Gemisch von Harz und Pech, habe aber noch nicht genügende Erfahrung sammeln können, um ein Urtheil darüber abgeben zu können.

Vielleicht bewirken diese Zeilen, dass einige meiner Kameraden sich mit der Sache eingehender befassen und diesem offenbaren Uebelstande des mangelhaften Verschlusses der Röhren somit abgeholfen wird.

D. S. »Ambria«.

Burmeister, Capitän.

# Draht-Seile

jeder Construction und  
Qualität

für

Seilbahnen, Transmissionen, Bergwerke, Krane, Flaschenzüge, Hängebrücken,  
Schiffstauwerk, Fährseile, Blitzableiter etc.

Drahtseilen für Lampenaufzüge, Signale, Lüntewerk, Wäscheleinen.

Draht-Bendel sowie Stachel-Zaundraht mit 2 und 4 Spitzen.

**Drähte jeder Qualität**

verzinkt, verzinnt, verkupfert, lackirt.

Als Specialität: Telegraphendrähte, Einfriedigungsdrähte, Zugbarrierendrähte mit höchster Bruchfestigkeit

Drahtstifte und Klammern in allen überhaupt vorkommenden Façons, auch verzinkt, verzinnt etc. fabrizirt die

Westfälische Draht-Industrie, Hamm in Westfalen.

**Goldene Medaille**

der

intern. Schifffahrts-Ausstellung  
Kiel 1896.

## Joh. C. Tecklenborg A.-G.

Schiffswerft und Maschinenfabrik,

Bremerhaven — Geestemünde.

Neubau und Umbau von See- und Flussschiffen sowie Maschinen  
jeder Art und Grösse, Bau von Kesseln jeglicher Grösse.

Ausführung von Eisenconstructions.

Reparaturen an Schiffen, Maschinen und Kesseln in kürzester Zeit.

Trockendock und Patent-Slip.

## Blell's Aromatischer Pepsinwein

von C. BLELL, Rath's-Apotheke, Magdeburg.

Von ausgezeichnetem Wohlgeschmack und laut Analyse der vereidigten Chemiker  
Alberti und Hempel, wie des Apotheker Annatö, Magdeburg, wirksamstes  
Pepsinpräparat.

Ausführliches Gutachten liegt jeder Flasche bei.

Von vielen Aerzten als vorzügliches Mittel bei Verdauungsstörungen,  
Appetitlosigkeit und Magenkatarrh verordnet, für Reconvalescenten von  
grossem Werthe.

In Originalflaschen von ca. 625 und 250 g Inhalt.

## Mackens & Edelmann

Segelmacher

Steinhöft PL 12, Speicher 1, 3, Boden

**HAMBURG.**

Telephon: Amt II, No. 6208.

Handlung und Vermietung von  
Flaggen,

Anfertigung von Segeln, Markisen  
Persennigen und Flaggen.

Specialität: Heck- u. Stevenfender  
für Schleppdampfer.

Fabrik und Lager von Schwimmwesten,  
gefüllt mit Kork und Renntierhaaren.

## E. SCHLICK, Hamburg, Mönkedamm 14.

Stopfbüchsenpackung aus Galvanischem Metallpapier. „System Endruweit“

D. R. P. No. 82664 und 97570.

### Vorteile:

Vollkommene Dichtung — Gleichmässige, dem jeweiligen Dampfdruck entsprechende, Ausspannung.  
— Weitestgehendes Vermeiden von Reibung und Kraftverlust. — Sicherheit gegen Beschädigung  
der Kolbenstangen. — Ersparniss an Schmiermaterial.

Einzige Packung, die auch bei hoch überhitztem Dampf tadellos steht. — Billiger als Metallpackung.

Bedarf niemals einer vollständigen Erneuerung. — Vorzüglich für Pumpen mit hohem Druck.

### Dynamobürsten „System Endruweit“,

aus verkohltem galvanischen Metallpapier D. R. P., die gleich den Stopfbüchsen-Packungen und Flanschdichtungen,  
elektrolytisch aus absolut reinem Kupfer und Nickel hergestellt werden, vereinigen durch die innige Verbindung dünner  
Kohlenschichten mit chemisch reinen Metallplättchen die guten und vermeiden die schlechten Eigenschaften sowohl  
der Metall- als auch der Kohlebürsten.

Stromabnahme funkenlos.

Widerstand und Reibung minimal.

Collector wird spiegelblank polirt und absolut nicht angegriffen.

Verhüten als Ersatz von Kohlebürsten jeden Energieverlust.

Abnutzung gering.

Bedienung einfach.

Preise billig.



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. a. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1899 No. 52.

Hamburg, den 30. December.

XXXVI. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Der deutsche Seemann. — Die Entwicklung des Schiffbaues. (Schluss.) — Entwurf einer neuen Seemannsordnung. — Verhandlungen des Reichs-Ober-Seeamts. — Schiffbau. — Vermischtes. — Sprechsaal. — Büchersaal.

Beim Schluss des Jahrganges machen wir unsere geehrten Abonnenten darauf aufmerksam, dass wir die unverweigerte Annahme der ersten Nummer des Jahrganges 1900 als Fortsetzung ihres Abonnements ansehen.

Die Verlagshandlung.

### Auf dem Ausguck.

In einem Berliner Blatte war in voriger Woche zu lesen: „Der Norddeutsche Lloyd beabsichtigt zwischen Borkum-Feuerschiff und -Feuerthurm vermittelst **Marconischer Telegraphie ohne Draht** ständige Verbindungen aufrecht zu erhalten“. Diese der betreffenden Zeitung auf telegraphischem Wege übermittelte Notiz trug weder die Signatur W. T. B. noch R. T.; also waren Zweifel an ihrer Glaubwürdigkeit nicht ganz unberechtigt. Jene konnten nur gehoben werden, wenn die einzige authentische Quelle, der Norddeutsche Lloyd, den gewünschten Aufschluss gab. Auf die in dieser Folge an die Direction des Lloyd gewandte schriftliche Anfrage lief nachstehendes an die Redaction gerichtetes Schreiben ein, dessen Empfang wir hiermit mit besonderem Dank bestätigen.

„Es haben allerdings vor einigen Tagen in Aurich Verhandlungen wegen Herstellung einer drahtlosen

telegraphischen Verbindung zur Meldung von Schiffen zwischen Borkum-Feuerschiff und der Insel Borkum stattgefunden. Die Conferenz, an der u. A. der Regierungspräsident in Aurich, mehrere Geheime Räte des Post- und Telegraphenwesens, sowie ein Vertreter von Marconi und einige Mitglieder unserer Verwaltung theilnahmen, war auf unsere Anregung anberaumt worden. Bei einer am nächsten Tage vorgenommenen örtlichen Besichtigung auf der Insel Borkum und einem Besuch des Feuerschiffes wurde zwischen dem Vertreter Marconi's und einigen der beteiligten Herren die technische Ausführung des Projectes in den wesentlichsten Zügen festgesetzt.

Wenngleich die geplante telegraphische Verbindung von unserer Seite ausgeführt werden wird, so wird dieselbe gegen einen angemessenen Zuschlag zu den üblichen Telegrammgebühren doch für die Schifffahrt im Allgemeinen dienstbar gemacht werden. Sobald die Anlage fertiggestellt ist, werden wir zunächst eingehende Versuche anstellen, von deren Ergebniss die weitere Ausgestaltung des Dienstes abhängig sein wird.

Zweifellos ist es für die gesammte deutsche Seeschifffahrt von weitreichender Bedeutung, wenn jedes an Borkum-Feuerschiff vorbeifahrende, besonders nach der Elbe und Weser bestimmte, aber auch von dort abgegangene Schiff seiner Rhederei bezw. dem Makler kurze Zeit darauf, durch den Telegraph gemeldet werden kann. Alle durch eine derartig schnelle Nachrichtenübermittlung sich ergebenden Vortheile hier zu kennzeichnen, ist nicht der Platz. Wir greifen nur zwei heraus. Wenn ein mit Passagieren besetzter Dampfer, ostwärts laufend, Nebels halber bei Dover oder in dessen Nähe keine Signale zeigen konnte und das

neblige Wetter noch vorherrscht, wenn er Borkum-Feuerschiff passirt — was für ein Gewinn für die Interessenten im weitesten Sinne des Wortes, hiervon rechtzeitig in Kenntniss gesetzt zu sein. Noch augenscheinlicher tritt der Vorzug eines schnellen Nachrichtendienstes für die Betheiligten zu Tage, wenn sich ein havariertes Schiff in Sicht von Borkum-Feuerschiff aufhält. Bei einigermaassen günstigen Witterungsverhältnissen ist dann sogar ein Gedankenaustausch zwischen Rheder und Schiffer möglich. Letzterer kann auf hoher See angesichts der westlichsten Warte des Deutschen Reiches die werthvollsten Anweisungen gegen einen angemessenen Zuschlag zu den üblichen Telegrammgebühren erhalten. Solche Nachrichten kosten heute unter Umständen Tausende. — Desshalb ist es im Interesse der deutschen Seeschifffahrt wohl zu wünschen, dass das Ergebniss der Versuche, die der Norddeutsche Lloyd nach fertiggestellter Anlage machen wird, zufriedenstellend ausfallen möge. Aber auch schon für die ins Werk gesetzten Versuche gebührt der grossen Rhederei allseitiger Dank. Hoffentlich bietet sich uns Gelegenheit, bald auf das Thema mit dem Hinweis zurückzukommen, dass unser ausgesprochener Wunsch erfüllt worden ist.

Ausser dem Entwurf einer neuen Seemannsordnung, auf die eingehend an anderer Stelle dieser Nummer hingewiesen ist, sind dem Bundesrath zugegangen: 1) Entwurf eines Gesetzes betr. **Abänderung seerechtlicher Vorschriften des Handelsgesetzbuches**. Derselbe enthält ausser der Hilfs- und Bergelohnsfrage Bestimmungen über die Rückbeförderungspflicht des Rheders einem im Auslande befindlichen Schiffer gegenüber. Eine recht oft gefühlte Lücke der deutschen Gesetzgebung wird damit aus der Welt geschafft. 2) Entwurf eines neuen **Heimschaffungsgesetzes**. Bekanntlich handelt es sich darum, die Verpflichtung deutscher Kaufahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute auch auf straffällige Seeleute auszudehnen. Wir haben uns zu diesem Entwurf bereits mehrfach geäussert; eine eingehende Stellungnahme wird demnächst erfolgen. 3) Entwurf eines Gesetzes betr. die **Stellenvermittlung für Schiffleute**. Er enthält vollkommen neue und längst nothwendig gewordene Bestimmungen, von denen nur gewünscht werden kann, dass sie mindestens ohne jede Abschwächung von den gesetzgebenden Körperschaften des Reiches angenommen werden. Andererseits würden wir es zustimmend begrüßen, wenn die in den § 2 und 3 enthaltenen Nachsätze »Die Landescentralbehörden sind befugt Ausnahmen von dieser Vorschrift zuzulassen« gestrichen würden.

Damit der Leser sich über unsere Ansicht ein Urtheil bilden kann, folgt nachstehend der Wortlaut der citirten Paragraphen:

#### § 2.

Wer die Stellenvermittlung für Schiffleute gewerbmässig betreiben will, bedarf dazu der Erlaubniss der höheren Verwaltungsbehörde.

Die Erlaubniss ist zu versagen:

1. wenn Thatsachen vorliegen, welche die Unzuverlässigkeit des Nachsuchenden in Bezug auf den beabsichtigten Gewerbebetrieb darthun;
2. wenn der Nachsuchende eines der im § 3 Abs. 1 bezeichneten Gewerbe betreibt; die Landescentralbehörden sind befugt, Ausnahmen von dieser Vorschrift zuzulassen.

#### § 3.

Wer die Stellenvermittlung für Schiffleute gewerbmässig betreibt, darf gewerbmässige Vermietung von Wohn- und Schlafstellen, Gastwirthschaft, Schankwirthschaft, Kleinhandel mit geistigen Getränken, Handel mit Ausrüstungsgegenständen für Schiffleute und das Geschäft eines Geldwechslers oder Pfandleihers weder selbst noch durch Angehörige (§ 52 Abs. 2 des Strafgesetzbuchs), noch durch Hausgenossen betreiben. Die Landescentralbehörden sind befugt, Ausnahmen von dieser Vorschrift zuzulassen.

Der Stellenvermittler darf ferner mit Gewerbetreibenden der vorbezeichneten Art nicht dergestalt in Geschäftsverbindung treten, dass er sich für die Ausübung seiner Vermittlerthätigkeit von ihnen Vergütungen irgend welcher Art gewähren oder versprechen lässt.

Am 1. Januar 1886 betrug der Bestand der **Hochseefischereiflotte der Nordsee** 377 Fahrzeuge mit einem Raumgehalt von 30 675 cbm und einer Besatzung von 1327 Mann; am 1. Januar 1899 dagegen zählte sie bereits 567 Schiffe mit 99 571 cbm und 3659 Mann Besatzung. Dieser bedeutende Zuwachs ist in erster Linie auf die Vermehrung der Fischdampfer zurückzuführen, deren Zahl in der angegebenen Zeit von 1 auf 126 und deren Raumgehalt von 419 auf 52 491 cbm gestiegen ist. Die Segelflotte ist nicht in gleichem Maasse gewachsen; immerhin weist sie seit 1886 eine Zunahme von 65 Fahrzeugen, 16 824 cbm Raumgehalt und 1024 Mann Besatzung auf. Zeitweilig und in einzelnen Gegenden ist sogar ein ständiger Rückgang der Segelfahrzeuge zu verzeichnen. Besonders auffällig erscheint dies bei den Fahrzeugen der Finkenwälder Seglerflotte. Noch 1890 fuhren von Finkenwälder 172 Fischersegelfahrzeuge zu 16 671 cbm mit 517 Mann Besatzung, 1899 waren es nur noch 148 Fahrzeuge, 15 256 cbm und 443 Mann. Bemerkenswerth erscheint auch der vermuthlich auf äussere Gründe, wie Verkauf und dergleichen, zurückzuführende Rückgang von Hamburgs Fischdampferflotte; in den letzten drei Jahre um 5 Fahrzeuge. Die meisten Hochseefischerboote senden Finkenwälder, Blankenese und Emden aus. Während aber Finkenwälder mit seinem Kleinbetrieb etwa

$\frac{1}{4}$  und Emden nur etwa  $\frac{1}{12}$  sämtlicher Fahrzeuge stellt, haben die Emdener Boote die grösste Anzahl der regelmässigen Besatzung, welche jene von Finkenwärder am 1. Januar 1899 um 213 übertraf. Die meisten Fischdampfer kommen auf die Wesermündung, Bremerhaven, Geestemünde und Bremen. An der Elbe sind sie zurückgegangen. Hamburg und Bremen haben nur Fischdampfer, Bremerhaven und Geestemünde nur wenig andere Fischerfahrzeuge.

Wenngleich die **Ver. Staaten** durch eingewanderte Europäer zu der gegenwärtigen Bedeutung zum grössten Theile gebracht sind, der Aufbau des Staatengebildes aber jedenfalls ganz durch ehemalige Europäer durchgeführt worden ist, besteht heute wie früher eine lebhaftere Opposition gegen die **Einwanderung**. Einwanderungs-Beschränkungs-Gesetze treten als Folge dieser Stimmung in Wirksamkeit. Wer die politische Thätigkeit des jetzigen Präsidenten Mc. Kinley vor der Wahl zum Staatsoberhaupt verfolgt und sich mit dem Inhalt seiner Botschaften als Präsident an den Congress beschäftigt hat, weiss wer der Urheber dieser Prohibitivgesetze ist. Solange sich die Bestrebungen nach Einwanderungsbeschränkung auf »John Chinaman« bezogen, waren sie als Ausdruck der Vorsicht vor Ueberfluthung durch die gelbe Rasse zu verstehen. Der Chinese bringt nicht nur niedrige Arbeitslöhne ins Land, sondern er übt durch Einführung mancher orientalischer Bräuche einen demoralisirenden und verweichlichen Einfluss auf seine Umgebung. Es liegt also im Staatsinteresse die Einwanderung solcher Elemente möglichst zu beschränken. Anders aber liegt die Sache, wenn die Einwanderer Europäer sind. Glaubte man schon bisher Anlass zu Beschwerde über die ständigen Verschärfungen der amerikanischen Einwanderungsvorschriften zu haben, so wird sich dieses Gefühl in höchste Entrüstung angesichts der Anträge steigern, die Mr. Powderly, der Generalcommissar des Auswandererwesens an die gesetzgebenden Körperschaften des Staates stellt. Er will, dass der Schatzsecretär ermächtigt werde, Eingewanderte, die irgend welches Gesetz verletzen, verhaften zu lassen und ausser Landes zu schicken. Ausserdem soll die Frist, während welcher der Eingewanderte, der in den Vereinigten Staaten keine Arbeit finden kann und deshalb der öffentlichen Wohlthätigkeit zur Last fallen muss, mittelst Schub aus dem Lande geschafft werden darf, von einem Jahre auf fünf Jahre verlängert werden. Also wenn ein Eingewanderter das Unglück hat, hier erwerbsunfähig zu werden, wenn er vielleicht im Dienste einer der reichen Eisenbahn- oder Bergwerksgesellschaften die gesunden Gliedmaassen

eingebüsst hat, die er ins Land gebracht, und wenn er dann der Oeffentlichkeit zur Last fällt, weil ihm die mangelhafte amerikanische Arbeitergesetzgebung keinen Anspruch auf Entschädigung gewährt, dann soll man sogar noch nach fünfjährigem Hiersein ihn zurückschicken in das Land, woher er gekommen ist, damit man dort für ihn Sorge! Es ist wohl kaum glaublich, dass der Congress zu solchen Maassregeln seine Hand bietet.

## Der deutsche Seemann.

Von W. Döring.

Die hohe Ehre, die unser Kaiser dem deutschen Seemann in Sachen der »Bulgaria« s. Z. erwiesen, erfüllt ihn mit Stolz und hoher Genugthuung und inniger Dankbarkeit gegen ihn.

Der Kaiser hat den hohen Werth, den der deutsche Seemann als richtiger Factor im Organismus besitzt, richtig erkannt und gewürdigt. Denn wenn die deutsche Handelsmarine in den letzten Jahrzehnten einen nie geahnten Aufschwung genommen hat, so haben wir dies nicht zum geringsten Theil der Tüchtigkeit unserer braven Seeleute zu verdanken. Leider ist es Thatsache, im allgemeinen wird der Seemann in Deutschland nicht so geachtet, wie er es mit Recht verdient. Er empfindet, dies häufig sehr schmerzlich. Seitdem wir aber eine Kriegsmarine besitzen und unsere Seeleute darin gezeigt haben, dass sie sich, was innere Tüchtigkeit betrifft, mit den Seeleuten jeder anderen Nation messen können, ist es etwas besser in dieser Hinsicht geworden. Trotzdem sind sie aber noch längst nicht so geschätzt, wie es bei anderen Nationen ganz selbstverständlich ist. Es hat dies wohl nicht zum geringen Theil seinen Grund in dem Umstande, dass sie sich gegenseitig nicht immer verstehen. Denn Deutschland ist vorzugsweise ein Continental-Staat, wird es doch nur an der Nord- und Ostseeküste vom Meere bespült und kommt das Gros der Bevölkerung daher nur sehr wenig mit der See und den Seeleuten in Berührung.

Um das Wesen und den Character des Seemanns näher kennen zu lernen, ist es erforderlich, dass man seine berufliche Stellung eingehend ins Auge fasst und zwar, indem man ihn mit dem Berufe des Landmannes vergleicht. Der Gegensatz beider springt sofort in die Augen, wodurch dann wiederum die in dem Character des ersteren hervortretenden Eigenthümlichkeiten ihre volle Erklärung finden. Das Schiff, womit die Freuden und Leiden



seines irdischen Daseins so eng verknüpft sind, ist für ihn die Welt im Kleinen. Losgetrennt und nur noch durch lockere Bande mit der Welt im Grossen verbunden, führt er ein mehr insulares Dasein. Aus diesem Grunde ist von einer geistigen Strömung in dem Sinne, wie sie dem Landmanne, je nach seiner Lebensstellung zugänglich ist, auf den Schiffen so gut wie nichts zu spüren. Fragen, die die Welt bewegen, lassen den Seemann meistens kalt, weil er sie niemals im Zusammenhange kennen lernt und deshalb ein näheres Interesse für dieselben nicht hat.

Hieraus darf aber keineswegs gefolgert werden, als wenn der deutsche Seemann an geistiger Stumpfheit leide. Im Gegentheil er ist geistig ein äusserst strebsamer Mensch, was Niemand besser beurtheilen kann als ich, der ich mehr als 40 Jahre Lehrer dieser Leute war. Als Beleg dafür bemerke ich, dass ich häufig Schüler im Alter von über 30 Jahren gehabt habe. Im Jahre 1882 hatte ich sogar einen solchen, der das 40. Lebensjahr überschritten hatte. Derselbe war verheirathet. Seine Kinder besuchten die Schule in Vegesack, und er sass bei mir — in Papenburg — auf der Schulbank. Es war mir immer ein erhebendes Gefühl, zu sehen, wie der alte Herr so fleissig war und eine Lernbegierde entwickelte, welche die seiner jüngeren Kameraden oft in Schatten stellte. Seine Mitschüler nannten ihn mit Vorliebe »Papa S . . .«.

Ohne unbescheiden zu erscheinen, darf ich mir wohl die Frage gestatten, wo finden sich Fälle, die hiermit in Parallele gestellt werden können? Gehen wir die sämtlichen Berufszweige durch, und wir sagen uns, so etwas ist nur beim Seemann möglich, der von frühester Jugend an auf sich selbst, auf die eigene Kraft angewiesen war.

In kritischen Momenten tritt dies mit seiner ganzen Stärke in die Erscheinung. Succurs, Hülfe von Aussen ist ausgeschlossen. Auf sich selbst, auf die eigene Kraft ist er angewiesen und diese lässt ihn nicht im Stich. Dies Gefühl und das Bewusstsein, dass er lediglich der Mann ist, und kein anderer helfen kann, bewirkt Charactereigenenthümlichkeiten in ihm, die nicht für jeden verständlich sind, die ihm aber seinen eigentlichen Werth als Seemann verleihen. Verkennen wir ihn also deshalb nicht; wie er ist, so muss er sein, sonst wäre er eben kein Seemann im vollen Sinne des Worts. Hier ein Beispiel unter vielen, wie er sich in kritischen Momenten glänzend bewährt hat.

Ueber den Untergang des deutschen Dampfers »Pommerania« in der Nacht vom 25. auf den 26. November 1878 im Canal, ungefähr 7 Seemeilen von South Foreland, Dover gegenüber, heisst es in der seeamtlichen Untersuchung an einer Stelle:

»Wenige Augenblicke später sank die »Pommerania« in die Tiefe hinab, mit ihr, ausser

den noch auf ihr verbleibenden Passagieren, der Capitän Schwensen, der zweite Officier Otto Fokkes, der noch im letzten Moment zum Capitän herangetreten war, und sich nicht von ihm trennen wollte, und der dritte Officier Zarnow, welcher bis zuletzt unaufhörlich mit dem Abfeuern von Nothsignalen fortgefahren hatte . . . . . Der Capitän Schwensen ward, nachdem er in die Tiefe hinabgerissen war, von einer Rückströmung wieder auf die Oberfläche des Wassers geworfen und dann, nachdem er ungefähr 1½ Stunden auf Wrackstücken sich treibend gehalten hatte, von dem britischen Dampfer »City of Amsterdam«, Capitän Walsh, aufgenommen und zu Amsterdam gelandet.«

Dann der jüngst geschehene Brand der »Patria«. Auf Einzelheiten einzugehen, verzichte ich, sie sind noch in aller Erinnerung. Nur mag nach der »Daily Mail« das Urtheil der Passagiere über das Verhalten der Besatzung Erwähnung finden.

»Die Passagiere sagen aus, die Mannschaft hätte sich heldenmüthig angestrengt, die Flammen zu bewältigen. Jedoch der unter der Ladung befindliche Leinsamen, machte durch das darin enthaltene Oel, die Anstrengungen aussichtslos. Frauen und Kinder geriethen in grosse Angst, jedoch wirkte die Kaltblütigkeit des Capitäns und der Mannschaft auf alle beruhigend. Die Boote waren bald ins Meer gelassen, wobei alles so ruhig und präzise wie bei der Parade zuzug . . . . .

Auf solche Thaten, wie sie sich auf See nicht selten ereignen und in den Geschichtsbüchern nicht verzeichnet stehen, haben wir alle Ursache stolz zu sein, und verdienen sie es daher, dass sie zur allgemeinsten Kenntniss der Mit- und Nachwelt gelangen.

Hiernach leuchtet es von selbst ein, wie ich schon a. a. St. darauf hingewiesen habe, die Pflichten des Navigateurs sind in vielen Punkten in Parallele zu stellen mit denjenigen eines Feldherrn. Wie dieser durch Kaltblütigkeit, durch Ruhe und Umsicht, durch sorgfältige Berechnung aller in Betracht kommenden Umstände seine Truppe so zu führen hat, damit sie nicht dem Feinde in die Hände falle, sondern siegreich aus dem Kampfe hervorgehe, ganz von denselben Grundsätzen hat sich auch der Schiffscapitän leiten zu lassen, wenn er Maassnahmen ergreift, um die seiner Führung anvertrauten Menschenleben, sowie die ihm übergebenen, meistens sehr werthvollen Kaufmannsgüter gegen die im wildesten Aufruhr befindlichen Elemente vor Schaden zu bewahren, damit sie ungefährdet den Hafen der Bestimmung erreichen.

Der Lösung seiner Aufgabe gesellen sich nun noch viele erschwerende Momente hinzu. Erwähnt seien davon hier nur die Unsicherheit des

Bestecks, namentlich im Herbst und Winter, wo in nicht seltenen Fällen während eines Zeitraumes von einer Woche und länger, keine Gelegenheit geboten ist, den Schiffsort durch astronomische Beobachtungen fest zu legen. Seeunfälle sind alsdann durch die in der Nord-, Ostsee, Kattegatt und dem Englischen Canal herrschenden vielen zufälligen Strömungen, selbst bei der grössten Umsicht kaum zu vermeiden. Das einzige dagegen anzuwendende Mittel, die Lothungen, bieten, wie dem erfahrenen Seemann zur Genüge bekannt ist, nicht immer eine volle Gewähr.

Namentlich ist dies Manöver, wie ich dies an einer anderen Stelle des Näheren ausgeführt habe, mit grossen Schwierigkeiten verbunden, bei Sturm in finsterner Nacht und wo die Besatzung nur aus wenigen Personen besteht und wenn das Schiff in einem Sturme tanzt. Dazu kommt noch, dass das Schiff, wenn es an sich auch stark gebaut, doch ein von Menschenhänden gefertigtes Instrument ist, welches recht oft gerade in den Fällen den Dienst versagt, wo es gilt, damit den Kampf gegen die im Aufruhr befindlichen Elemente zu bestehen:

»Zerreißen der Segel, Brechen der Stängen und Raaen, Zerbrechen des Ruders, Leckspringen des Schiffes, Unklarwerden der Pumpen, Collisionen, Aufsegeln auf ein Wrack, fehlerhafter Compass infolge unbekannter störender Einflüsse, plötzliches Umspringen des Windes, eine wilde aufgeregte See, worin das Schiff schwer arbeitet, erlittene Havarie durch Sturzwellen, kein Feuer sichteten, Verwechseln der Feuer infolge unsichtigen Wetters, Schneegestöber und Nebel, Erkrankung der Mannschaft an Skorbut, an der Malaria etc.«

Die Fälle, die sich namentlich an Bord eines Segelschiffes unter den verschiedenen Umständen zutragen, sind damit noch nicht erschöpft; denn das Alter des Schiffes, die Bauart desselben, die nautischen Eigenschaften, die dasselbe besitzt, sind ebenfalls Faktoren, welche die vom Capitän angeordneten Maassnahmen recht oft durchkreuzen.

Es lässt sich hiernach nicht verkennen, Seeunfälle auf ihren Thatbestand zu untersuchen und zwar meistens auf Grund dürftiger Angaben im Journal bzw. Aussagen der Schiffsleute, ist eine der schwierigsten Aufgaben, die es überhaupt giebt, und es kommen Fälle vor, wo sie beim besten Willen unmöglich ist. Man ist bei dieser Untersuchung auch gar zu gern geneigt, weil man sich in die Situation, wie sich der Fall in der Praxis zugetragen, nicht immer mit der gewünschten Klarheit hinein denken kann, anzunehmen, dass der Fall normal verlaufen, also Complicationen dabei nicht stattgefunden haben. Selbst wenn es im Journal heisst: »vielfach unsichtiges Wetter«, »kein Feuer gesichtet«. In solchen Fällen ist also die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass die Feuer

verwechselt werden. Die Eigenschaften, wodurch sie sich unterscheiden, sind alsdann mit Sicherheit nicht zu erkennen und Seeunfälle sind dann recht oft die nothwendige Folge davon. Diese Unsichtigkeit der Feuer kommt namentlich an der englischen Küste recht oft vor. Wird dies in der Eile vielleicht als nebensächlich behandelt oder gar übersehen, also der Fall so angesehen, als wenn er normal verlaufen, dann entspricht die getroffene Entscheidung den thatsächlichen Verhältnissen nicht und kann somit verhängnissvoll für die Betheiligten werden. Ueberhaupt ist bei einer solchen Untersuchung oft so vielerlei in Betracht zu ziehen, dass sie in aller Kürze nicht beschafft werden kann.

Die Tüchtigkeit des deutschen Seemanns ist weltbekannt und erfüllt namentlich die Deutschen im Auslande mit berechtigtem Stolze. Den Wettkampf mit der ersten seefahrenden Nation der Welt, mit den Engländern, haben sie nicht gescheut und dadurch unsere Handelsmarine zu Ehre und Ansehen gebracht. Trotzdem eignet er sich durchweg nicht dazu, vor einem Gerichtshof das Wort zu nehmen und seine Sache mit Erfolg zu führen. Der Eindruck, den er in solchen Fällen hinterlässt, ist oft ein solcher, der bei den Verhandlungen zu falschen Schlussfolgerungen führen kann.

Es möge mir gestattet sein, noch einen Punkt zu berühren, der meistens übersehen wird, und doch von der grössten Wichtigkeit ist, nämlich die Art und Weise, wie die Verhandlungen vor dem Seeamt und dem Oberseeamt geführt werden, und zwar vor der breitesten Oeffentlichkeit. In Gegenwart derselben Leute, deren Vorgesetzte der Capitän bzw. Officier bis dahin war, wird diesen die Berechtigung zur Ausübung ihres Gewerbes entzogen. Wie demoralisirend dies aber auf die Leute zurückwirken muss, indem die Autorität dadurch untergraben, den Socialdemokraten der Boden bereitet wird, um ihre verderblichen Lehren auch hier mit Erfolg an den Mann zu bringen, liegt auf der Hand. Leider zeigen sich die Früchte, die dies Verfahren gezeitigt hat, für jeden, der mit offenen Augen die Verhältnisse übersieht, schon jetzt in bedenklicher Weise. Wie sehr die Stellung des Capitäns und der Officiere, Disciplin an Bord aufrecht zu erhalten, dadurch nothwendig erschwert werden muss, bedarf keines weiteren Hinweises.

Wenn man bedenkt, mit welcher Sorgfalt bei Berathung des Militärstraf-Gesetzes alles vermieden ist, wodurch das Ansehen und die Autorität der Officiere untergraben werden konnte, so erscheint es unerkklärlich, wie man bei der Fassung des Seeunfall-Gesetzes vom 27. Juli 1877 dabei jegliche Rücksicht bei Seite gesetzt hat, um das auch auf den Schiffen so nothwendige Princip der Autorität aufrecht zu erhalten.

## Die Entwicklung des Schiffbaues.

(Schluss.)

Mit der Zeit wurden immer mehr deutsche Werften für Eisenschiffbau an den verschiedenen Plätzen der Nord- und Ostsee, von der Ems bis an die Memel, errichtet, unter denen die hervorragendsten sich in ihren Leistungen mit denjenigen der besten englischen Betriebe dieser Art messen können. So sind auf der Werft des »Vulcan« bei Stettin die Doppelschrauben-Schnelldampfer »Auguste Victoria«, »Fürst Bismarck« und »Wilhelm der Grosse«, sowie auf derjenigen von F. Schichau bei Danzig der »Kaiser Friedrich« während der neuesten Zeit hergestellt worden, die an Grösse und Schnelligkeit alle bisher in Fahrt befindlichen Schnelldampfer anderer Staaten übertroffen haben. Auf der Werft von Blohm & Voss ist die »Pretoria« von 12300 R.-T.-Br. als grösster Fracht- und Passagierdampfer in vorzüglicher Weise und auf der Werft von Tecklenborg in Geestemünde das grösste Segelschiff, welches die Meere befährt, der Fünfmaster »Potosi«, von 3854 R.-T. erbaut worden, der durch seine schnellen Reisen sich bisher besonders ausgezeichnet hat.

Der grossartige Aufschwung, welchen die Schifffahrt und mit dieser auch zugleich der Schiffbau seit den letzten Decennien in Deutschland genommen haben, ist wohl in erster Reihe der Vereinigung aller deutschen Staaten zu einem grossen und mächtigen Reiche zu danken. Dieser Aufschwung im Eisenschiffbau ist aber auch eine dankenswerthe Folge des Vorgehens der deutschen Kriegsmarine, indem sie den Bau ihrer Schiffe der heimischen Privatindustrie anvertraute und so in Verbindung mit den eigenen Marinewerften sich eine vollständige Unabhängigkeit vom Auslande schuf. In Folge dessen zeigten denn auch die Rheder, im Vertrauen auf die Leistungsfähigkeit deutscher Werften, gleichzeitig ein Bestreben, das im Vaterlande zu suchen, was darin so vorzüglich geliefert werden kann.

Für die Erbauung der eisernen Schiffe galt anfangs dasselbe System nach welchem auch die Holzschiffe in ihren Hauptverbänden zusammengefügt wurden, indem man alle diejenigen Theile, welche sonst aus Holz bestanden, in ähnlicher Weise nun aus Eisen herstellte. Die gebräuchlichen Spanten wurden durch einfache Winkelleisen ersetzt und nur im Boden zur Verstärkung derselben mit einer verticalen Platte, an deren Oberkante ein Reverswinkel genietet, versehen. Die Gänge der Aussenplatten waren wie die Planken bei den auf Klink gebauten hölzernen Booten angebracht und ihre Längs- und Quernähte überall nur einfach vernietet. Anfänglich wurde sogar für den Kiel, die beiden Staven und die Decksbalken noch Holz verwendet, wie solches bei dem kleinen Raddampfer »Primus«, der 1838 in Greenwich erbaut worden ist und gegenwärtig noch zwischen Hamburg und Buxtehude fährt, vor seinem Umbau, der vor einigen Jahren stattfand, zu erkennen war. Bei diesem Dampfer ist gleichzeitig noch zu bemerken, dass dessen Maschine mit oscillirenden Cylindern der erste Versuch von Penn, dem Erfinder dieses Systems, war, welchen derselbe bei einem Schiffe anwendete.

Dieses ganze Bausystem der eisernen Schiffe ist in seinen Grundzügen (mit den durch Spanten und Stringer hergestellten Quer- und Längsverbänden) bis auf die Jetztzeit fast unverändert geblieben und sind nur gewisse den erhöhten Anforderungen entsprechende Verstärkungen daran angebracht, wohingegen die Zusammenfügung der Platten und deren Vernietung in den Längs- und Querrufen eine von der früheren Methode ganz abweichende geworden ist. Neben den theilweise oder vollständig eisernen Decks für grössere Schiffe sind ferner noch die Doppelböden, deren Räume für Wasserballast dienen, nach verschiedenen Systemen construirt, in Anwendung gekommen; auch sind die Schiffe mit Decksaufbauten der mannigfachsten Art versehen worden.

Bald nach der ersten Einführung des Eisens zum Schiffbau kam auch schon die Frage über die Dauerhaftigkeit der aus solchem Material hergestellten Schiffe auf; dass sie aber eine ungleich längere sein musste als diejenige der aus Holz gebauten, darüber konnten die Urtheile nur zu Gunsten der ersteren entscheiden. Die Grundlage zur Förderung der Dauerhaftigkeit eiserner Schiffe besteht hauptsächlich in sorgfältiger Reinhaltung des Materials und rechtzeitiger Erneuerung des Farbenanstriches an demselben; sie ist unter solcher Behandlung fast als eine unbegrenzte zu bezeichnen, und kann desshalb auch mit Zuverlässigkeit nichts Bestimmtes darüber, wie lange dergleichen Schiffe dienstfähig bleiben können, angegeben werden, denn der Verschleiss durch Verrostung ist unter ordnungsmässiger Instandhaltung an dem Eisenmaterial nur ein höchst unbedeutender. Es giebt eiserne Schiffe, die bereits 40 Jahre und länger im Dienst gewesen sind und sich trotzdem noch in guter Beschaffenheit zeigen, wenngleich das daran befindliche Holzmaterial mit der Zeit hat erneuert werden müssen.

In anderer Beziehung giebt es auch wieder Fälle, in welchen eiserne Schiffe nach Verlauf von wenigen Jahren durch Verrostung der Eisentheile als dienstunfähig haben erklärt werden müssen. Dies kommt hauptsächlich bei solchen Schiffen vor, die an tropischen Küstenplätzen in Verwendung sind, wo bis jetzt keine Gelegenheit vorhanden war, sie trocken zu legen und den Boden mit neuem Farbenanstrich zu bezeichnen.

Die Vergänglichkeit der eisernen Schiffe findet schliesslich nur an den Aussenflächen des Materials statt, und können die Fortschritte der Verrostung an demselben zu jeder Zeit beobachtet werden, wohingegen bei den aus Holz hergestellten Schiffen der Keim der Fäulniss schon oftmals unsichtbar in dem zum Bau verwendeten Material vorhanden sein kann, welches dann, durch vorherrschende ungenügende Ventilation und Ausdünstungen gewisser Ladungen befördert, nur eine kurze Dauerhaftigkeit zur Folge hat. Wohl giebt es auch unter den aus Holz gebauten Schiffen solche, die sich nach Verlauf von 40 und mehr Jahren noch als dienstfähig erwiesen haben, doch sind diese nur als Ausnahmen zu bezeichnen, die mit der grossen Anzahl eiserner Schiffe, welche in dienstfähiger Beschaffenheit ein gleiches Alter erreichten, nicht in Vergleich gezogen werden können.

Ob die grossen Schnelldampfer bei ihrer ausgedehnten Länge ein ähnliches Resultat ergeben werden, wie es bei den übrigen eisernen Schiffen so günstig vorliegt, ist wohl kaum zu erwarten; denn durch die in Folge der hohen Maschinenkraft erlangte Geschwindigkeit, welche auch im starken Seegange meistens wenig verringert wird, werden diese Art Schiffe mit ihrer scharfen Form an den Endtheilen in ganz anderer Weise in Anspruch genommen, als es bei den gewöhnlichen Frachtdampfern geschieht. Es werden dadurch ausserordentliche Spannungen in dem ganzen Schiffskörper veranlasst, die jedenfalls mit der Zeit nachtheilige Wirkungen auf denselben auszuüben vermögen; immerhin wird aber die Dauerhaftigkeit der Schnelldampfer eine solche sein, dass sie eine lange Zeit ihrem Dienst in gutem betriebsfähigen Zustande zu versehen vermögen.

Wenngleich nun auch gegen das Verrosten der Bestandtheile des eisernen Schiffskörpers genügende Mittel vorhanden sind und bei dessen sorgfältiger Behandlung dasselbe kaum noch in Betracht kommt, so fand man doch bald, nachdem die Reisen der eisernen Schiffe nach den tropischen Gewässern ausgedehnt wurden, dass sie einem Ansatz am Boden unterworfen waren, der aus Pflanzen und Seethieren bestand. Eine lange Zeit blieb dieser Uebelstand unhoben, wodurch die Reisedauer eiserner Schiffe oftmals um ein Bedeutendes verlängert wurde, und wenn auch verschiedene Mittel dagegen in Anwendung kamen, so erfüllte doch keines derselben den



gewünschten Zweck, bis es schliesslich doch gelang, durch einfache Anstrichpräparate den Schiffsboden 9 bis 10 Monate ziemlich rein zu erhalten, welche Zeitdauer für den jetzigen Betrieb der Schifffahrt auch als genügend anzusehen ist.

Obwohl nun auch nicht speciell zum Schiffbau gehörend aber doch eng mit der Erbauung eiserner Schiffe in Verbindung stehend, ist hier schliesslich auf die stattfindenden starken Abweichungen der Compassnadel bei denselben hinzuweisen. Es veranlasste eine gewisse Unruhe, den sonst so sicheren Führer nun bei den eisernen Schiffen in grosse Unregelmässigkeiten verfallen zu sehen, und dieser Uebelstand wurde seiner Zeit eines der hervorragendsten Hindernisse, sie als Seeschiffe für weitere Reisen zu verwenden. Allein auch diese anfänglichen Befürchtungen sind nun durch die Fortschritte in der Nautik so weit überwunden, dass Störungen der Compassnadel fast keine Belästigungen mehr verursachen, und dass jetzt auch in dieser Beziehung eiserne Schiffe alle Gewässer der Erde mit derselben Sicherheit befahren, wie solches mit den aus Holz erbauten vordem geschah, woran die Deutsche Seewarte durch ihre Anweisungen, wie die Unregelmässigkeiten des Compasses zu heben sind, einen besonders hervorragenden Antheil hat.

## Entwurf einer neuen Seemannsordnung.

Der der »Hansa« durch das Reichsamt des Innern in gütiger Weise übermittelte Entwurf einer neuen Seemannsordnung ist, nachdem er die Sanction des Kaisers erfahren hat, dem Bundesrath zugegangen. Aus Platzmangel haben wir uns auf die Wiedergabe solcher Paragraphen beschränkt, die entweder ganz neu oder gegenüber dem Wortlaut der alten Seemannsordnung verändert worden sind. Auch sind aus demselben Grunde die s. Z. von der Technischen Commission für Seeschifffahrt vorgeschlagenen und in den Nummern 11, 12, 13, 14, Jahrgang 1897, der »Hansa« veröffentlichten Abänderungsvorschläge weggelassen, sofern sie die Genehmigung der Reichsregierung gefunden haben.

Selbstverständlich ist es nicht ausgeschlossen, dass der Bundesrath, ehe der Entwurf dem Reichstage zugeht, Aenderungen vornimmt. Mag Das immerhin geschehen, einschneidend werden dieselben kaum werden. Die Materie, weil rein seemannischer Natur, ist nur für Personen discutirbar, die entweder direct der Seeschifffahrt dienen oder zu ihr in naher Fühlung stehen. Dass sich aber — vielleicht mit Ausnahme der hanseatischen Vertreter — im Bundesrathe Mitglieder mit den genannten Eigenschaften befinden, ist wohl kaum anzunehmen. Andererseits wissen die Bundesrathmitglieder auch, dass, ehe der Entwurf seine jetzige Gestalt annahm, die Vertreter aller dabei interessirten Kreise gehört worden sind und ihren Wünschen möglichst Rechnung getragen ist.

Im Uebrigen verzichten wir auf jeden Commentar zu dem Entwurf. Die Leser der »Hansa« vortreten in Bezug auf die Seemannsordnung so gänzlich von einander verschiedene Anschauungen, dass jede hier zum Ausdruck gebrachte Meinung bei einer Seite immer auf heftigen Widerstand stossen würde. (Die in Klammern vermerkten Zahlen beziehen sich auf die alte Seemannsordnung.)

### Einleitende Vorschriften.

#### § 2. (21.)

Schiffer im Sinne dieses Gesetzes ist der Führer des Schiffes (Schiffscapitän), in dessen Ermangelung oder Verhinderung sein Stellvertreter.

Schiffsofficiere im Sinne dieses Gesetzes sind diejenigen zur Unterstützung des Schiffers in der Führung des Schiffes bestimmten Angestellten, welche zur Ausübung ihres Dienstes

eines staatlichen Befähigungsnachweises bedürfen. Ausserdem gelten als Schiffsofficiere die Aerzte, Proviant- und Zahlmeister.

Schiffsmann im Sinne dieses Gesetzes ist jede sonstige zum Dienste auf dem Schiffe während der Fahrt für Rechnung des Rheders angestellte Person, ohne Unterschied, ob die Anmusterung (§ 11) erfolgt ist, oder nicht. Auch die weibliche Angestellte hat die Rechte und Pflichten des Schiffsmanns. Der Lootse gilt nicht als Schiffsmann. Die Gesamtheit der Schiffsleute bildet die Schiffsmannschaft.

#### § 3. (3.)

Der Schiffer ist der Dienstvorgesetzte der Schiffsofficiere und Schiffsleute. Seine Stellvertretung liegt, soweit nicht vom Rheder oder vom Schiffer, hinsichtlich der Vertretung in einzelnen Dienstzweigen, anderweitige Anordnung getroffen ist, dem Steuermann, in Ermangelung eines solchen dem Bestmann, ob.

Die Schiffsofficiere sind Vorgesetzte sämtlicher Schiffsleute. Im Uebrigen finden die für die Schiffsmannschaft geltenden Vorschriften, soweit nicht ausdrücklich ein Anderes festgesetzt ist, auch auf die Schiffsofficiere Anwendung.

Das dienstliche Verhältniss der Schiffsofficiere unter einander, insbesondere das Verhältniss zwischen Officieren verschiedener Dienstzweige, bestimmt sich nach den vom Rheder oder vom Schiffer getroffenen besonderen Festsetzungen. Auf Dampfschiffen ist jedoch der wachthabende Steuermann stets der Vorgesetzte des wachthabenden Maschinisten.

Die ausser den Schiffsofficieren in den einzelnen Dienstzweigen als Vorgesetzte geltenden Schiffsleute werden vom Schiffer bestimmt.

#### § 21. (Neu.)

Sind seit der Ausfertigung der Musterrolle mindestens 2 Jahre verflossen, so ist auf Antrag des Schiffers diesem vom Seemannsamt ein dem gegenwärtigen Bestande der Schiffsmannschaft entsprechender beglaubigter Auszug aus der Musterrolle zu ertheilen, welcher fernerhin als Musterrolle zu benutzen ist.

### Vertragsverhältniss.

#### § 25. (24.)

Die Gültigkeit des Heuervertrags ist durch schriftliche Abfassung und durch den nachfolgenden Vollzug der Anmusterung nicht bedingt.

Durch den Heuervertrag dürfen die Vorschriften dieses Abschnitts der Seemannsordnung, soweit nicht eine anderweitige Vereinbarung ausdrücklich zugelassen ist, nicht im Voraus zum Nachtheile des Schiffsmanns abgeändert werden. Die Vorschriften in § 30 Abs. 2, §§ 31, 32, § 35 Abs. 1, §§ 37, 38, § 39 Abs. 1, § 46 letzter Satz, § 49 Satz 2, § 52 Abs. 1, § 57 Abs. 1 § 57, § 65 Nr. 1 bis 4, § 66 Satz 1, § 72 sind ebenso, wie die Vorschriften der übrigen Abschnitte jeder Abänderung durch Vertrag entzogen. Entgegenstehende Vereinbarungen sind nichtig.

Aufkündigungsfristen und sonstige die Lösung des Heuervertrags betreffende Zeitbestimmungen sollen für beide vertragschliessende Theile gleich sein. Bei entgegenstehender Vereinbarung kann der Schiffsmann die dem anderen Theile zugestandene Frist oder Zeitbestimmung für sich in Anspruch nehmen.

#### § 26. (Neu.)

Der Heuervertrag kann für eine Reise oder auf Zeit abgeschlossen werden.

Ist bei der Anheuerung für eine Reise deren Endziel nicht angegeben, so läuft in Ermangelung anderweitiger Bestimmung, unbeschadet der Vorschrift im § 64, der Heuervertrag bis zur Rückkehr in den Hafen der Ausreise (§ 12).

Bei Anheuerung auf unbestimmte Zeit soll im Heuervertrag eine Kündigungsfrist angegeben oder in anderer Weise über die Beendigung des Dienstverhältnisses Bestimmung getroffen werden. Ist dies nicht geschehen, so kann jeder Theil



in jedem Hafen, welchen das Schiff zum Löschen oder Laden anläuft, vom Vertrage zurücktreten.

§ 32. (30).

Der Schiffsmann ist verpflichtet, in Ansehung des Schiffsdienstes den Anordnungen des Schiffers, der Schiffsofficiere und seiner sonstigen Dienstvorgesetzten unweigerlich Gehorsam zu leisten und zu jeder Zeit alle für Schiff und Ladung ihm übertragene Arbeiten zu verrichten.

§ 33. (31).

Liegt das Schiff im Hafen oder auf der Rhede, so ist, falls nicht ein Anderes vereinbart ist, der Schiffsmann nur in dringenden Fällen schuldig, länger als zehn Stunden zu arbeiten. Arbeit über zehn Stunden ist als Ueberstundenarbeit zu vergüten. Das Gleiche gilt von Sonn- und Festtagsarbeit, soweit diese nicht in den unmittelbaren Vorbereitungen für die Abfertigung eines Schiffes besteht, oder zur Verpflegung und Bedienung der an Bord befindlichen Personen erforderlich ist.

In die zehnstündige Arbeit ist Wachtdienst, soweit er zwei Stunden am Tage übersteigt, einzurechnen.

Diese Vorschriften finden auf Schiffsofficiere keine Anwendung. Dagegen ist denjenigen Schiffsofficieren, welche den Dienst auf Deck versehen, im Hafen eine Ruhezeit von mindestens acht Stunden innerhalb jeder vierundzwanzig Stunden zu gewähren.

§ 34. (Neu).

Im Hafen und auf der Rhede dürfen an Sonn- und Festtagen Arbeiten, mit Ausnahme der durch den Personenverkehr bedingten, nur soweit sie unumgänglich oder unaufschieblich sind, gefordert werden.

Als Festtage gelten im Inlande die von der Landesregierung des Liegeorts bestimmten Tage, im Auslande die Festtage des Heimathshafens.

§ 35. (Neu).

Auf See geht, wenn nicht ein Anderes vereinbart ist, die Mannschaft des Decks- und Maschinendienstes Wache um Wache. Die abgelöste Wache darf nur in dringenden Fällen zu Schiffsdiensten verwendet werden; jedoch ist, wenn Wache um Wache gegangen wird, der Schiffsmann verpflichtet, während der Freiwache sein Zeug und die von ihm benutzten Schiffsräumlichkeiten zu reinigen und in Ordnung zu halten. Auch ist auf Dampfschiffen die abgelöste Maschinenwache verpflichtet, noch das nach der Ablösung erforderliche Ausrüstungs- zu besorgen.

Unter welchen Umständen die Mannschaft in mehr als zwei Wachen zu gehen hat, bestimmt der Bundesrath.

§ 36. (Neu).

Auf Seefischereifahrzeuge finden die Vorschriften der §§. 33 bis 35 keine Anwendung.

§ 39. (34).

Stellt sich nach Antritt der Reise heraus, dass der Schiffsmann zu dem Dienste, zu welchem er sich verheuert hat, untauglich ist, so ist der Schiffer befugt, den Schiffsmann, nicht aber den Schiffsofficer, im Range herabzusetzen und seine Heuer verhältnissmässig zu verringern.

Macht der Schiffer von dieser Befugniß Gebrauch, so hat er die getroffene Anordnung, sobald thunlich, in das Schiffstagebuch einzutragen, die Eintragung dem Schiffsmann vorzulesen und in dem Tagebuche zu vermerken, dass und wann dies geschehen ist. Vor der Eröffnung und Eintragung tritt die Verringerung der Heuer nicht in Wirksamkeit.

Dem Schiffsmann ist auf Verlangen eine vom Schiffer unterzeichnete Abschrift der Eintragung auszuhändigen.

Gegen die getroffene Anordnung kann der Schiffsmann die Entscheidung des Seemannsamts anrufen, welches zuerst angegangen werden kann. Erst nach Entscheidung des Seemannsamts, falls aber ein solches nicht angerufen ist, bei der Abmusterung, dürfen Eintragungen über den Sachverhalt in das

Seefahrtsbuch, und zwar nur durch das Seemannsamt, vorgenommen werden.

§ 42. (36).

Die Auszahlung des dem Schiffsmann bei der Beendigung des Dienstverhältnisses zustehenden Heuerguthabens muss an ihn persönlich und, soweit nicht im Auslande die dortigen Gesetze eine andere Behörde bestimmen, vor dem abmusternden Seemannsamt oder durch dessen Vermittelung geschehen und von diesem in der Abmusterungsverhandlung bescheinigt werden. Bei Verhinderung des Schiffsmanns ist mit dessen Zustimmung die Auszahlung an ein Familienmitglied zulässig. In einer Wirthschaft darf die Auszahlung nicht vorgenommen werden.

Von der Mitwirkung des Seemannsamts darf abgesehen werden, wenn sie ohne Verzögerung der Reise nicht herbeigeführt werden kann.

Das Seemannsamt ist verpflichtet, bei der Abmusterung die dem Schiffsmann auszuzahlende Heuer auf dessen Antrag ganz oder theilweise in Empfang zu nehmen und unter Abzug der entstehenden Kosten nach Angabe des Schiffsmanns an auswärts wohnende Angehörige desselben oder an Sparcassen oder sonstige Verwahrungsstellen zu übermitteln.

§ 45. (39).

Vor Antritt der Reise ist ein Abrechnungsbuch anzulegen, in welchem die verdiente Heuer und der verdiente Ueberstundenlohn in regelmässigen Zeitabschnitten zu berechnen, sowie alle auf die Heuer geleisteten Vorschuss- und Abschlagszahlungen und die etwa gegebenen Handgelder, bei Zahlung in fremder Währung auch der zu Grunde gelegte Cours, einzutragen sind. In dem Abrechnungsbuch ist von dem Schiffsmann über den Empfang jeder Zahlung zu quittiren. Die Zahl der geleisteten Ueberstunden sowie der danach verdiente Ueberstundenlohn ist nach jedesmaligem Verlassen eines Hafens in dem Abrechnungsbuche zu vermerken; sodann ist dieser Vermerk dem Schiffsmann zur Anerkennung vorzulegen. Verweigert er die Anerkennung, so ist auch dies im Abrechnungsbuche zu vermerken.

Ferner ist jedem Schiffsmann, der es verlangt, noch ein besonderes Heuerbuch zu übergeben und darin ebenfalls die verdiente Heuer, der verdiente Ueberstundenlohn sowie jede auf die Heuer des Inhabers geleistete Zahlung einzutragen. Vor der Abmusterung ist dem Schiffsmann in diesem Heuerbuche sein Gesamtguthaben zu berechnen.

§ 46. (40).

Wenn die Zahl der Mannschaft des Decks- und Maschinendienstes sich während der Reise vermindert, so muss der Schiffer diese Mannschaft ergänzen, soweit die Umstände es erfordern und gestatten. Solange eine Ergänzung nicht erfolgt, sind die während der Fahrt ersparten Heuergelder unter diejenigen Schiffsteile desselben Dienstzweigs, welchen dadurch eine Mehrarbeit erwachsen ist, nach Verhältniss dieser und der Heuer zu vertheilen. Ein Anspruch auf die Vertheilung findet jedoch nicht statt, wenn die Verminderung der Mannschaft durch Entweichung herbeigeführt ist und die Sachen des entwichenen Schiffsmanns nicht an Bord zurückgeblieben sind.

§ 56. (49).

Die Heuer bezieht der erkrankte oder verletzte Schiffsmann:

1. wenn er die Reise nicht antritt, bis zur Einstellung des Dienstes;
2. wenn er die Reise angetreten hat, bis zu dem Tage, an welchem er das Schiff verlässt.

Für die Dauer des Aufenthalts in einer Krankenanstalt gebührt dem Schiffsmann keine Heuer. Hat er aber Angehörige, deren Unterhalt er bisher aus seinem Heuervordienste bestritten hat, so ist ein Viertel der Heuer zu zahlen. Die Zahlung kann unmittelbar an die Angehörigen erfolgen.



§ 61. [Letzter Absatz]. (54).

Endet die Rückreise nicht in dem Hafen der Ausreise, so hat der Schiffsmann Anspruch auf freie Zurückbeförderung (§§ 73, 74) nach diesem Hafen oder nach Wahl des Schiffers auf eine entsprechende, im Streitfalle vom Seemannsamte vorläufig festzusetzende Vergütung; ausserdem gebührt ihm neben der verdienten Heuer die Heuer für die Dauer der Zurückbeförderung (§ 68).

§ 62. (Neu).

Der für eine bestimmte Zeit geheuete Schiffsmann ist, sofern keine andere Vereinbarung getroffen ist, verpflichtet, bis zum Ablaufe dieser Zeit im Dienste zu verbleiben.

Läuft die Dienstzeit während einer Reise ab, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung der Schiffsmann seine Entlassung erst im nächsten Hafen, welchen das Schiff zum Löschen oder Laden anläuft, verlangen. Ist es nach Bescheinigung des Seemannsamts oder in Ermangelung eines solchen der örtlichen Behörde dem Schiffer nicht möglich, in dem Hafen einen Ersatzmann anzuhewern, so ist der Schiffsmann verpflichtet, gegen eine Erhöhung der Heuer um ein Viertel, den Dienst bis zu einem Hafen, in welchem der Ersatz möglich ist, längstens aber noch drei Monate hindurch fortzusetzen. Ist der Schiffsmann in einem deutschen Hafen geheuert, so muss auf sein Verlangen das Dienstverhältniss unter den bisherigen Bedingungen bis zur Rückkehr nach einem deutschen Hafen, längstens aber noch drei Monate hindurch, fortgesetzt werden.

§ 67. [Absatz 2]. (59).

Ist die Entlassung erst nach Antritt der Reise erfolgt, so hat er ausserdem Anspruch auf freie Zurückbeförderung (§§ 73, 74) nach dem Hafen der Ausreise oder nach Wahl des Schiffers auf eine entsprechende, im Streitfalle von dem Seemannsamte vorläufig festzusetzende Vergütung. Auch erhält er ausser der im Abs. 1 vorgesehenen und der verdienten Heuer (§ 75) die Heuer für die nach § 68 zu berechnende voraussichtliche Dauer seiner Reise nach dem Rückbeförderungshafen.

§ 69. (61.)

Der Schiffsmann kann seine Entlassung fordern:

1. wenn sich der Schiffer einer schweren Verletzung seiner Pflichten gegen den Schiffsmann, insbesondere durch Misshandlung oder durch Duldung solcher seitens anderer Personen der Schiffsbesatzung, durch grundlose Vorenthaltung von Speise und Trank oder durch Verabreichung verdorbenen Proviantes, schuldig macht;
2. und 3. unverändert.
4. wenn das Schiff nach einem Hafen bestimmt ist, gegen dessen Herkunft schon zur Zeit der Anmusterung laut vorher erfolgter amtlicher Bekanntmachung der zuständigen deutschen Behörde wegen Post-, Cholera- oder Gelbfiebergefahr die gesundheitspolizeiliche Controlle angeordnet war, sofern nicht der Schiffsmann sich in Kenntniss des Bestimmungshafens hat anmustern lassen.

§ 78 Absatz 2. (71).

Ist der Schiffsmann mit der Zurücklassung einverstanden und befindet sich kein Seemannsamt am Platze und lässt sich auch die Genehmigung eines anderen Seemannsamts ohne Verzögerung der Reise nicht einholen, so ist der Schiffer befugt, den Schiffsmann ohne Genehmigung zurücklassen. Der Rheder bleibt in diesem Falle für die aus einer etwaigen Hilfsbedürftigkeit des Schiffsmanns während der nächsten drei Monate erwachsenden Kosten haftbar.

Disciplinar-Vorschriften.

§ 79. (72).

Der Schiffsmann ist der Disciplinargewalt, der Schiffsjunge der väterlichen Zucht des Schiffers vom Antritte des Dienstes bis zu dessen Beendigung unterworfen.

Uebermässige und anständige Züchtigungen sowie jede die Gesundheit des Schiffsjungen gefährdende Behandlung sind verboten.

Der Schiffer kann die Ausübung der ihm zustehenden Disciplinargewalt auf die Schiffsofficiere übertragen.

§ 86. (79).

Zur Aufrechterhaltung der Ordnung und zur Sicherung der Regelmässigkeit des Dienstes ist der Schiffer befugt, die geeigneten Maassregeln zu ergreifen. Geldbussen, Kostschmälerung von mehr als dreitägiger Dauer, Einsperrung und körperliche Züchtigung darf er jedoch, unbeschadet seines Rechtes zur väterlichen Zucht gegenüber dem Schiffsjungen, zu diesem Zwecke weder als Strafe verhängen, noch als Zwangsmittel anwenden.

Bei einer Widersetzlichkeit oder bei beharrlichem Ungehorsam ist der Schiffer zur Anwendung aller Mittel befugt, welche erforderlich sind, um seinen Befehlen Gehorsam zu verschaffen. Zu diesem Zwecke ist ihm auch die Anwendung von körperlicher Gewalt in dem durch die Umstände gebotenen Maasse gestattet. Er darf ferner gegen die Beteiligten die geeigneten Sicherungsmaassregeln ergreifen und sie nöthigenfalls während der Reise fesseln.

3 und 4 unverändert.

§ 91 letzter Absatz. (84).

Die Verfolgung tritt nur auf Antrag des Schiffers oder eines Verletzten ein. Der Antrag kann bis zur Abmusterung gestellt werden. Die Zurücknahme ist zulässig.

§ 101. (93).

Mit Geldstrafe bis zu 60 Mark oder mit Haft bis zu 14 Tagen wird bestraft ein Schiffsmann, welcher

5. der vorläufigen Entscheidung eines Seemannsamts (§ 115 Abs. 3) zuwiderhandelt;
6. vor dem Seemannsamte sich ungebührlich benimmt.

§ 103. (Neu).

Ein Schiffsmann, welcher vorsätzlich und rechtswidrig Theile des Schiffskörpers, der Maschine, der Takelung oder Ausrüstungsgegenstände oder Vorrichtungen, welche zur Rettung von Menschenleben dienen, zerstört oder beschädigt, wird mit Gefängniss bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bis zu eintausendfünfhundert Mark bestraft.

Der Versuch ist strafbar.

Die Verfolgung tritt nur auf Antrag des Schiffers oder des Rheders ein.

§ 108. (99).

Mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Mark oder mit Haft wird bestraft ein Schiffer, welcher

1. den ihm in Ansehung der Musterung obliegenden Verpflichtungen nicht genügt, oder unterlässt, dafür zu sorgen, dass die Musterrolle sich während der Reise an Bord befindet;
  3. den Vorschriften der §§ 42, 44, betreffend die Auszahlung der Heuer und der Vorschüsse, zuwiderhandelt;
  4. unterlässt, für die Erfüllung der im § 45 vorgesehenen Obliegenheiten Sorge zu tragen;
  5. die ihm obliegende Fürsorge für die Sachen und das Heuerguthaben des erkrankten oder für den Nachlass des verstorbenen Schiffsmanns verabsäumt (§§ 58, 60);
  6. eine der in den §§ 65, 84, 87 vorgeschriebenen Eintragungen oder entgegen dem Antrag eines Verletzten die im § 93 vorgeschriebene Eintragung in das Schifftagebuch unterlässt;
  9. der Anordnung eines Seemannsamts wegen Vollstreckung eines Strafbescheids (§ 111 Abs. 5) nicht Folge leistet oder der vorläufigen Entscheidung eines Seemannsamts (§ 115 Abs. 3) zuwiderhandelt;
  11. vor dem Seemannsamte sich ungebührlich benimmt.
- 2, 7, 8. und 10. unverändert.



## § 121.

Dieses Gesetz tritt am 1. April 1901 in Kraft. Die Seemannsordnung vom 27. December 1872 tritt mit demselben Tage ausser Kraft.

## Verhandlungen des Reichs-Ober-Seeamts.

**Maschinenunfall des in Hamburg beheimatheten Dampfers „Gretchen Bohlen“, Woermann-Linie.** Der Unfall ist von dem Seeamt zu Hamburg untersucht worden und zwar in zwei Sitzungen. Wir verweisen auf die in No. 35 ausführlich veröffentlichte Verhandlung. Nach der ersten Sitzung war die Angelegenheit der Criminalpolizei übergeben worden.

In der zweiten, am 22. Juni d. J. abgehaltenen Sitzung hatte dann das Seeamt den Spruch dahin abgegeben, dass sich die beiden Maschinisten grober Nachlässigkeit und Pflichtverletzung schuldig gemacht hätten und entzog ihnen das Patent.

Bei der am 19. December abgehaltenen Verhandlung vor dem Oberseeamt vermochte der Maschinist Mehlbaum nicht, die ihm zur Last gelegte Pflichtverletzung zu widerlegen resp. sein Verhalten zu rechtfertigen, verwickelte sich vielmehr bei seinen Aussagen fortwährend in Widersprüche. Er blieb nur dabei, dass er die Messungen regelmässig gemacht und auch in die Cladde eingetragen habe. Auch hätte er den leitenden Maschinisten mehrmals auf die Nothwendigkeit der Salzcontrolle aufmerksam gemacht, doch hätte er sich den Anordnungen seines Vorgesetzten fügen gemusst.

Das Reichs-Oberseeamt hat deshalb nach kurzer Berathung den Spruch des Hamburger Seeamtes bestätigt und die eingelegte Beschwerde zurückgewiesen. Zwar lag, wie der Herr Vorsitzende ausführte, eine Erschwerung des Dienstes für die Maschinisten darin, dass die Pumpen auf dem Schiffe schlecht functionirten und die Bedienung der Maschine auf Salzwasser angewiesen war. Deshalb aber war es um so mehr die Pflicht der Maschinisten, den Salzgehalt des Kessels resp. der Kessel gewissenhafter zu prüfen. Haack und Mehlbaum haben ihre Pflichten ganz gröblich verletzt und habe es daher bei dem Beschlusse des Seeamts zu Hamburg sein Bewenden, welches den beiden Maschinisten zur Last legte, dass sie das Kesselwasser versalzen liessen und dadurch die Gefahr einer folgeschweren Kesselexplosion herbeiführten.

## Schiffbau.

**Stapellauf.** Ein grosser Doppelschrauben-Fracht- und Passagierdampfer für die Holland-Amerika-Linie ist am 16. December auf der Werft von Blohm & Voss, Hamburg, vom Stapel gelassen worden. Er erhielt den Namen »Potsdam«. Der Neubau ist für die höchste Classe des Bureau Veritas mit Eisverstärkung und verstärkten Schotten als Spardeckschiff aus bestem Stahl construirt und misst in der Länge 550' bei einer Breite von 62 und einer Tiefe von 38 resp. 46' engl. Die Tragfähigkeit beträgt 11 000 Tons Schwergut. Der Dampfer ist als erstklassiges Passagier- und Frachtschiff mit allen den Errungenschaften der modernen Schiffsbaukunst entsprechenden Neuerungen für den Comfort der Passagiere sowohl als für Sicherheit von Schiff und Ladung ausgestattet.

**Stapellauf.** Der auf der Werft von Joh. C. Tecklenborg in Geestmünde für Rechnung des Nordd. Lloyd erbaute Dampfer »Frankfurt« ist am 20. December vom Stapel gelaufen.

**Stapellauf.** Der auf der Werft von Nüscke & Co. in Grabow a. O. für die Firma Sartori & Berger in Kiel erbaute Frachtdampfer von ca. 1000 Tons Displacement wurde am 20. December zu Wasser gelassen. Das Schiff erhielt den Namen »Käte«. Seine Hauptabmessungen sind: 50,3 m × 7,65 m × 3,9 m. Bei einem Tiefgang von 3,76 m soll das Schiff im Stande sein, 650 Tons Ladung incl. 70 Tons Kohlen überzunehmen, und damit eine Fahrgeschwindigkeit von 8 Knoten in der Stunde erreichen. Der Dampfer erhält die Classe Germanischer Lloyd + 100 A K.

**Bauaufträge.** Der Neptunwerft in Rostock ist wieder aus dem Auslande, und zwar seitens des russischen Finanzministeriums resp. der Société du Chemin de Fer de L'Etat Chinois in St. Petersburg ein umfangreicher Auftrag erteilt worden. Es handelt sich um den Bau zweier Doppelschrauben-Fracht- und Passagierdampfer, deren erster am 15. Nov. 1900 und deren zweiter am 15. Januar 1901 lieferbar ist. Die hier in Betracht kommenden Schiffsbestellungen der russisch-chinesischen Eisenbahn-Gesellschaft umfassen im ganzen 6 Dampfer, zwei grosse für Passagier- und Auswandererverkehr, die in Kiel und in Triest gebaut werden, sowie vier kleinere für denselben Zweck. Von letzteren werden zwei auf den Oderwerken in Stettin und zwei, wie erwähnt, in Rostock gebaut. Auch zur Postbeförderung zwischen Dalny, der neuen russischen Stadt bei Talienwan, Wladiwostok, Shanghai und Yokohama sind die Dampfer anseherlich. Angebote für den Bau der Dampfer sind, wie es heisst, von nicht weniger als 25 Werften eingegangen, dabei hätten sich die englischen um 20—35% theurer erwiesen als die deutschen. (B.-H.)

## Vermischtes.

**Prüfungswesen.** Die Aufnahme-Prüfung für den neuen Unterrichtskursus der Steuermannsklasse an der Königlichen Navigationsschule zu Timmel ist auf Donnerstag, den 4. Jan. 1900, Vormittags 8½ Uhr, im Navigationsschulgebäude angesetzt.

**Jahresbericht des Hamburger Seeamts (für das Jahr 1898)**  
Zu den im Jahre 1897 unerledigt gebliebenen 55 Sachen, kamen im Jahre 1898 neu hinzu 592 Sachen, sodass im ganzen anhängig waren 647 Sachen. Hiervon wurden erledigt durch Spruch 131 Sachen, Beschluss 423 Sachen, Ueberweisung an das Seeamt zu Flensburg 12, Bremerhaven 9, Brake 3, Rostock 1 Sache, Tönning 3, Lübeck 2 Sachen, Danzig, Emden, Stralsund je 1 Sache; sowie eine Sache vom Seeamt Stettin nach Hamburg überwiesen und von hier nach Stettin zurückverwiesen, also im ganzen 588 Sachen. Unerledigt blieben 59 Sachen. Hauptverhandlungen in öffentlicher Sitzung fanden statt 156, Berathungen in ausserordentlicher Sitzung 134, und ausserdem wurden von den abgegebenen 131 Sprüchen 11 in hierzu anberaumten Sitzungen verkündet, während die übrigen 120 Sprüche im Anschluss an die Hauptverhandlung verkündet wurden; das Seeamt ist somit zusammengetreten zu 301 Sitzungen. In den erledigten 588 Sachen handelte es sich um 53 Totalverluste und zwar von 11 Dampfschiffen, 34 Segelschiffen und 8 sonstigen Fahrzeugen mit einem Gesamt-

Nettoraumgehalt von etwa 46 200 britischen R.-T. Hierbei kamen ums Leben 186 Personen, und zwar von der Besatzung 183, sowie drei Passagiere. Ferner standen zur Verhandlung 162 Collisionen, 199 Strandungen und 227 sonstige Unfälle, wie Schiffsbrand, Maschinenschaden, Verlust von Menschenleben u. s. w.; es waren bieran 447 Dampfschiffe, 270 Segelschiffe und 39 sonstige Fahrzeuge, als Leichter u. s. w. betheiligt. Von diesen Schiffen waren beheimathet: in Amerika 1, Brasilien 1, China 1, Dänemark 12, Deutschland 559, England 118, Frankreich 6, Holland 7, Italien 3, Japan 1, Norwegen 24, Portugal 1, Rumänien 1, Russland 7, Schweden 5, Spanien 1, Nationalität unbekannt geblieben 8, zusammen 756 Schiffe. Vom Reichscommissar wurde in zwei Fällen gegen je eine Person der Antrag auf Entziehung der Befugniß zur Ausübung des Schiffergewerbes bezw. des Maschinistengewerbes gestellt, welchen Anträgen seitens des Seeamtes Folge gegeben wurde. Gegen diese Sprüche wurde von den in Frage kommenden Personen Beschwerde beim Oberseeamt eingelegt, welches letztere die Sprüche des Seeamts aufhob und den betr. Personen ihre Patente wieder zuerkannte. Ferner wurde in einem dritten Falle gegen zwei Personen abseiten des Reichscommissars der Antrag auf Entziehung der Befugniß zur Ausübung des Maschinistengewerbes gestellt, jenem Antrage vom Seeamt keine Folge gegeben. Gegen diesen Spruch ist abseiten des Reichscommissars keine Beschwerde beim Oberseeamt erhoben worden. Somit ist im Jahre 1898 keine rechtskräftige Entscheidung auf Entziehung der Gewerbebefugniß als Schiffer bezw. als Maschinist seitens des Seeamts ergangen.

**Ueber Handel und Schifffahrt von Wladiwostok.** Von Ende December bis Mitte März ist der Hafen im Allgemeinen zugeeist, zwei Eisbrecher halten nur eine Fahrrinne nach dem Meere zu offen. Obwohl hierdurch theoretisch ein sogenannter eisfreier Hafen geschaffen ist, so führt doch praktisch nur ein Dampfer der freiwilligen Flotte pro Monat in der Winterzeit seine Fahrten aus. Für Fahrzeuge unter 800 Tonnen Tragfähigkeit ist ein Passiren der Eisrinne wegen der damit verbundenen Gefahren überhaupt ausgeschlossen. Die Stadt besitzt zwei Banken, die Staatsbank und die Russisch-Chinesische Bank. Die Eisenbahn von Ussuri verbindet Wladiwostok mit dem Ussuri und Sungari, die beide schiffbar sind, ausserdem mit dem Amur, der wichtigsten Wasserstrasse Sibiriens. Hierdurch steht Wladiwostok in directer Verbindung mit Sibirien und der Mandchurei und bildet für beide Gebietstheile nicht nur das Handelscentrum, sondern auch deren einzigen bequem gelegenen Hafen. Die Stadt zählt, abgesehen von einer etwa 20 000 Mann starken Garnison etwa 25 000 Einwohner, darunter 10 000 Europäer und 15 000 Chinesen. Während der Arbeitsmonate steigt indessen die chinesische Bevölkerung um 10 000 bis 15 000 Mann, die im Herbst meist über Tschifu in ihre Heimath zurückkehren. Die Hoffnung auf hohe Löhne hat in den letzten Jahren viele Arbeiter nach Wladiwostok hingezogen; die meisten haben sich aber in ihren Erwartungen getäuscht gesehen, da erst in letzter Zeit russische Häuser ihren Geschäftsbetrieb in Wladiwostok begonnen haben.

## Büchersaal.

**Der Krieg in Süd-Afrika und seine Lehren für Deutsch-Südwest-Afrika.** Von Dr. Georg Hartmann. Nach einem Vortrag, gehalten in der Abtheilung Bremen der Deutschen Colonial-Gesellschaft. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW<sub>12</sub>.

Der Verfasser hat fünf Jahre in Südwest- und Süd-Afrika zugebracht und besonders unsere deutsche Colonie von Norden bis Süden, vom Kameke bis zum Oranje, und von Westen nach Osten durchquert. Er legt eingehend dar, welchen Werth

unsere Colonie, die keineswegs dem übrigen Süd-Afrika nachsteht, für uns besitzt. Als Hauptaufgabe unserer Colonialpolitik betrachtet er die Besiedelung, während die Verbesserung der Grenzlinien unserer Colonie, die Schaffung deutscher Interessen in den unsicheren Grenzgebieten als externe Nebenaufgaben in Betracht kommen. Der Eingeborenfrage wird besondere Aufmerksamkeit gewidmet und darauf hingewiesen, wie auch Engländer und Buren in Süd-Afrika mit dieser Frage zu rechnen hatten, abgesehen von der Rivalität, die zwischen dem holländischen oder Buren-Element und dem englischen Element beständig herrschte und jetzt zum Ausdruck kommt. Die militärischen Misserfolge der Engländer werden vor allem auf die vollständige Unterschätzung der militärischen Leistungsfähigkeit der beiden Buren-Republiken und auf eine ungenügende Berücksichtigung der eigenartigen afrikanischen Verhältnisse zurückgeführt. Auch der Mangel der allgemeinen Wehrpflicht trägt zu den Misserfolgen der Engländer bei; es sind eben Söldnertruppen, die den Buren gegenübergestellt sind, kein Volksheer in unserem Sinne. Dr. Georg Hartmann ist erst in diesem Jahre, um sich ganz der colonialen Sache zu widmen, aus dem activen Officierstande zur Reserve übergetreten; seine in der Schrift enthaltenen militärischen Urtheile verdienen deshalb besondere Beachtung. Aber auch die Erörterung der wirtschaftlichen Fragen wird zur Klärung unserer Aufgaben in Deutsch-Südwest-Afrika beitragen.

## Sprechsaal.

(Eingesandt.)

Den in No. 50 der »Hansa« von Herrn Admiral Aschenborn veröffentlichten Artikel habe ich mit grösster Aufmerksamkeit gelesen. Aus der von ihm geschilderten Geschichte der Rudercommando's-Frage geht hervor, dass aus wunderbaren Gründen das von verschiedenen Seiten ins Werk gesetzte Bestreben nach Vereinheitlichung gescheitert ist bezw. der Wunsch nach einem directen Commando unerfüllt blieb. Bin ich auch als Seemann, besonders als alter Segelschiffsmann, conservativ und hänge am Alten, Hergebrachten, so ist mir doch noch soviel vom angeborenen Fortschrittsgeist geblieben, um dem Antrage des Herrn Admirals aufrichtig zustimmen zu können. Gebe ich auch zu, dass mir das alte »indirecte« Commando so zu sagen in Fleisch und Blut übergegangen ist, so erkenne ich andererseits vollkommen an, dass es einfacher und leicht fasslicher ist, wenn das Kriegsmarine- und resp. oder das »Rechts-« und »Links-« Commando überall eingeführt werde. Ich kann aus Erfahrung einen Fall mittheilen, dessen Hergang für das directe Commando zu sprechen scheint. Ich ging mit meinem Schiff nach Sidney. Der Lootse kam an Bord und fragte gleich nach seiner Ankunft, welches Rudercommando gebräuchlich sei. Ich sagte: »Dasselbe, wie Sie es gewohnt sind.« Darauf er: »Ich habe auf einem deutschen Lloyd dampfer »Right« und »Left« geübt. Das hat mir so zugesagt, dass ich des anderen Tages an Bord eines britischen Dampfers mehrermale statt »Starboard« »Left« und statt »Port« »Right« zum Erstaunen des Capitäns commandirte. Ich bin als Engländer für das Traditionelle, jedoch das muss ich sagen, der auf dem Lloyd eingeführte Ruderbrauch hat mir gefallen. Ich wünschte er würde international.« — Stimme ich auch, wie gesagt, mit den wohlgemeinten Vorschlägen des Herrn Admiral Aschenborn überein, so glaube ich doch nicht, dass sich ihre Durchführung bis zum diesjährigen Jahreswechsel betreiben lässt. Warten wir doch bis zum nichtamtlichen aber wirklichen Beginn des neuen Jahrhunderts, bis zum 1. Januar 1901, mit der Aenderung.

Bremerhaven, den 25. December 1899.

R. S., Schiffsführer.

# James Imray & Son, <sup>L<sup>td</sup></sup> and Norie & Wilson

Chart Publishers, &c &c

## MINORIES-LONDON.

### NEW CHARTS.

**THE WORLD.** An Outline Chart intended for the purpose of marking off a ship's track. It is also a Variation Chart; having the lines of equal variation to every 2° marked upon it for the year 1897. On three sheets. Just published. 12/-

**The RIVER THAMES, including the DOWNS,** on a large scale, with a Book of Sailing Directions . . . . 8s. 0d.

**The ENGLISH CHANNEL, Largest Scale Published,** from the DOWNS to the SCILLY ISLES, and to Lundy Island, at the entrance of Bristol Channel, and from CALAIS to USHANT. With a Book of Sailing Directions 12s. 0d.

**The ST. GEORGE'S CHANNEL, from the RIVER CLYDE to TREVOSE HEAD.** With plans of Liverpool bay, Holyhead bay, Manchester ship canal, Dublin bay, Belfast lough, &c &c. Accompanied by a Book of Directions. (Just published) . . . . . 12s. 0d.

**The NORTH SEA, extending from the Downs to 62° N.** Latitude, with enlarged Plans and showing the courses and distances over the North Sea. With a Book of Sailing Directions . . . . . 8s. 0d.

**ENGLAND** to the **TEXEL** &c, on a large scale, from **BEACHY HEAD** to the **RIVER HUMBER**, on the English Coast, on the **OPPOSITE COASTS** of France and Holland &c, from **BOULOGNE** to the **TEXEL**; with an enlarged Plan of the Entrances to the Texel . . . . 8s. 0d. Or with a Book of Sailing Directions . . . 10s. 0d.

**The SOUTH PART OF THE NORTH SEA.** This CHART is on a large Scale, showing the Navigation from the STRAIT of DOVER to WHITBY on the English side, and the Coast of France, Holland &c, from CAPE GRISNEZ and CALAIS to HAMBURG, TONNING &c, and the EIDER CANAL to RENDSBURG. With a Book of Directions 12s. 0d.

**NORWAY and LAPLAND,** showing the navigation between the North and White Seas. With plans of the vicinity of Hammerfest and Tromsø, the Port of Drontheim, and the bay of Arkhangel. On two large sheets. Accompanied with a Book of Directions . . . . . 8s. 0d.

**BRITISH ISLANDS to the YENISEI RIVER.** The same chart as above, but with two additional sheets to show the navigation eastward of the White sea. With a large plan of Petshora bay . . . . . 14s. 0d.

The additional sheets [joined], showing **Petshora Bay, Kara Sea, Gulf of Obi and Yenisei River,** may be had alone 7s. 0d.

**NORWAY and LAPLAND to ICELAND.** This chart shows the navigation from the North and White Seas to Iceland, also from the north part of Scotland to Iceland. It contains plans of Jan Mayen Island the Faeroe Islands, Thors-haven [Faeroe Islands], Hammerfest, Tromsø, Drontheim and Arkhangel . . . . . 12s. 0d.

**NORTH SEA to ICELAND.** A large chart on three sheets, showing the navigation to Iceland from the North Sea, the western coast of Norway, and the northern part of Scotland. With a plan of Bergen and the south channel leading to it; also one of Reykjavik bay and harbour. Limits: latitude 58° 35' to 67° 10' N., longitude 12° 0' E. to 25° 40' W. **Compasses 1896** . . . . . 12s. 0d.

**ICELAND.** A large chart on two sheets. This publication also shows all that is known of the interior of the island; consequently it is as useful to the traveller as the Fisherman or Yachtsman. With Plans on a large scale of **Reykjavik harbour, Isafjord and Akureyri. Curves of Magnetic Variation and Compasses 1896.** The Territorial waters of Iceland [three-mile limit] are distinctly shown by a **peak-line** [coloured if required] which has been accurately drawn from a Danish Government chart. With a Book of Directions . . . . . 8s. 0d.

**The FAEROE ISLANDS,** on one large sheet. With a plan of Thorhavn. Just published . . . . . 3s. 0d.

**BRITISH COLUMBIA and ALASKA,** from Victoria to Bering Sea and Yukon River entrance. Showing the whole extent of the Yukon River and its tributaries, also the Routes to the **Klondyke** Goldfields. With a large Plan of the Inland Passages to **Wrangell, Juneau, and Dyea** or Skagway; also a Plan of Captain's Bay. On one large sheet [Just published] . . . . . 6s. 0d.

**OREGON and VANCOUVER ISLAND.** On two large sheets. With many plans of harbours, including St. Juan de Fuca Strait, Port Victoria, Nootka Sound, Port San Juan, Beecher and Pedder Bays, and Esquimaux Harbour 10s. 0d.

**North Pacific Pilot (Part I).** A Sailing Directory for the West Coast of North America, between Panama and Queen Charlotte Islands, including Port Simpson and Sitka Sound. With numerous plans of harbours. With Supplement to January 1898 [including the Routes to the Klondyke, Yukon River, &c.] . . . . . 12s. 0d.

Vorräthig bei

## Eckardt & Messtorff in Hamburg,

Steinhöft No. 1.







